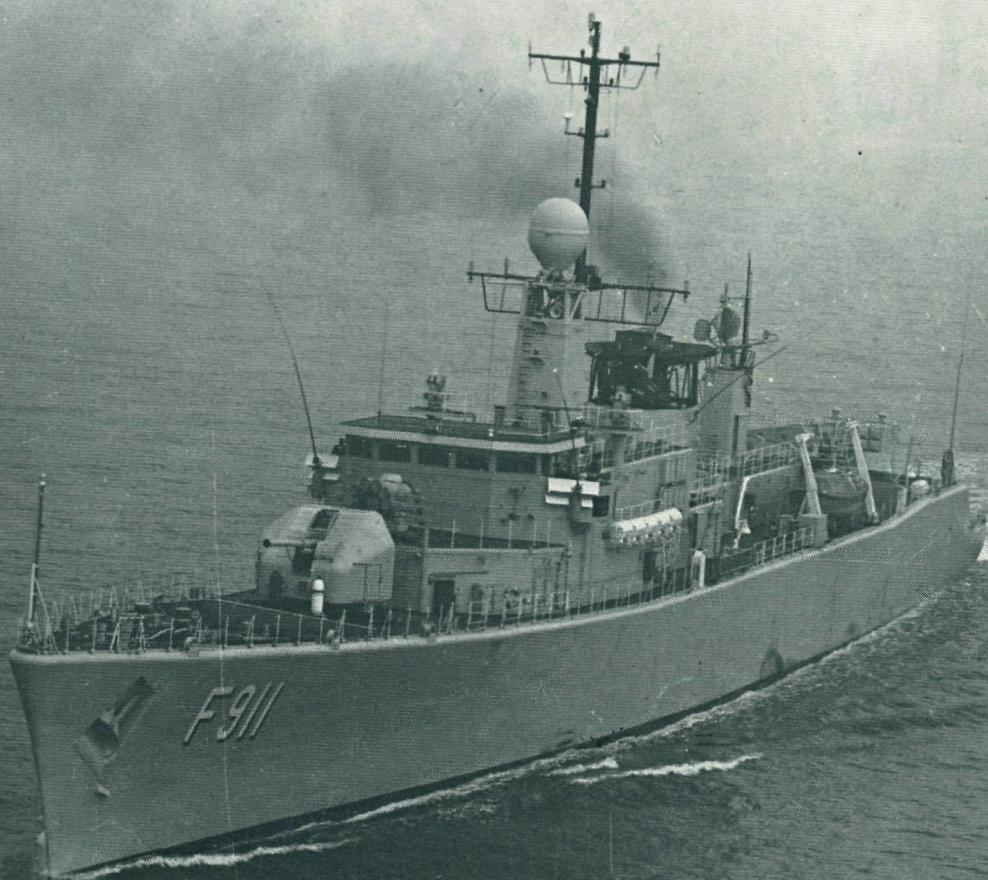


NEPTUNUS

info marine

26° jaargang nr 178
26° année no 178

6





Maritime Training Simulators

The live exercising of modern warships, submarines, aircraft and weapons for training purposes is becoming impractical, uneconomic and in many cases dangerous. The alternative is digital simulation by Redifon.

Redifon are world leaders in supplying simulators offering realistic training facilities that are safe, efficient, cost effective and easily updated.

Redifon training simulators are available for marine navigation, naval tactics, fleetwork, CIC, helicopter control, submarine attack and air traffic / fighter control.

We would be pleased to discuss your training problems with you.

REDIFON SYSTEMS SIMULATION

Manor Royal, Crawley, Sussex.
Telephone: Crawley (0293) 28833.
Cables: Redsystems Crawley.
Telex: 877252.



**INTAIR
DIVISION**

Amerace S.A.
Chaussée de la Hulpe 150
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657

NEPTUNUS

info marine

juni 1979

26e jaargang nr 6

juin 1979

26e année n° 6

LID



MEMBRE

sommaire neptunus

inhoud neptunus

gravelines ou grevelingen (VII)

par j. verleyen

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (V)

door j. verleyen

force tempêtes... ou la naissance d'une passion

woorden uit de zeemanskist - de bootsmansfluit (II)

door oppermeester j.-b. dreesen

panorama maritime

par h. rogie

le « glomar explorer » a repris du service

par jean-marie de decker de brandeken

toen kwam er een beer met een lange staart

door fregatkapitein (r) w.f.j. van houdt

postzegelnieuws (VIII)

door eerste meester chef a.a. jacobs

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine

info-reserve

neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue

Directeur van het tijdschrift

J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's

R. De Meersman

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :

Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité

C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende

Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30
van Neptunus/Oostende

200 F gewoon - normal

300 F steun - soutien

500 F ere - d'honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

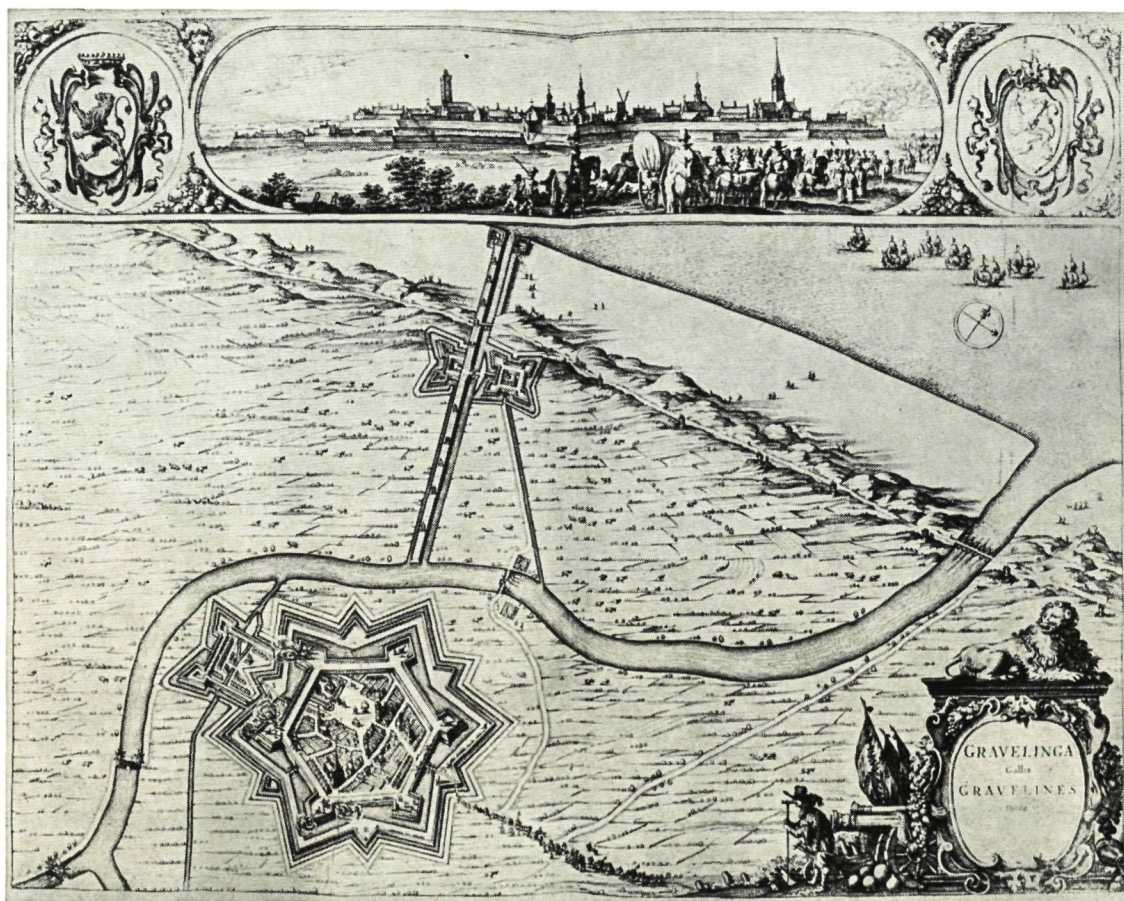
Beheerders - Administrateurs : C. Béatse,
D. Geluyckens, F. Dumont, A. Van den
Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke,
G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven,
J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepondt,
A. Schram, H. Rogie, U. Derycke.

Ces pages sont dédiées à la population gravelinoise et à son Maire en témoignage de reconnaissance pour l'accueil réservé en 1914-1918 à tant de soldats belges qui n'avaient plus de foyer.

Gravelines ou Grevelingen

En marge de l'activité navale belge 1914-1918 (VII)

Par J. Verleyen



Délimitation de la période de grande prospérité antérieure du port.

Une publication toute récente (novembre 1978) vient au moment propice pour compléter ce qui a été publié, quarante-sept ans plus tôt, par Justin de PAS et ce qui a été dit à la fin de la quatrième partie du présent travail (NEPTUNUS 1978/1979 N° 2). Il s'agit bien de compléter et de préciser et non de corriger ou de rectifier.

L'ensemble des données se coordonne parfaitement et ne fait pas apparaître des contradictions. Il s'agit d'une étude du Professeur Gerard SIVERY de l'Université de Lille III. Cette étude a pour titre : « Les façades maritimes et les ports de la Flandre du Vème au XIIIème siècle », publiée dans le Bulletin N° 8 de novembre 1978 de la société « Les Amis du Vieux Dunkerque », présidée par Mr. Jean DAMS, déjà bien connu du lecteur.

Le Professeur SIVERY commence par reprendre, comme nous, l'étude du Professeur A. VERHULST relative à la fondation de Gravelines et des autres ports de Philippe d'Alsace et il rend hommage à l'objectivité de l'auteur. Il poursuit ensuite l'étude en examinant la situation du nouveau port de commerce durant les premières décades de son existence. Il y relève, dès le début du XIIIème siècle, une grande prospérité. Des facteurs locaux y interviennent. Il s'agit de la grande activité drapière et de la grande activité commerciale de Saint-Omer. Gravelines a été créée comme avant-port de cette grande ville. Mais, tout doucement, des facteurs plus éloignés interviennent. Les banquiers d'Arras, les « Arrageois », comme dit l'auteur, s'intéressent à ce port qui est le plus proche pour eux (90 km). Ils y investissent de l'argent en armant des navires et quelques armateurs gravelinois sont connus à cette époque. Le trafic portait principalement sur le blé, les vins et le drap. Le trafic était intense avec la Péninsule Ibérique (Castille, Portugal, Aragon, Navarre et Catalogne). Le regretté Maurice TORRIS nous l'avait signalé.

Le Professeur SIVERY situe la fin de cette grande période de prospérité vers 1270 et il en attribue la cause à plusieurs facteurs. Il y a la défaillance de Saint-Omer accentuée encore par son éloignement de la Flandre et le renforcement de l'autorité française sur l'Artois dont il a été fait mention relativement à cette époque. Il y a aussi, pour finir, cette guerre entre la Flandre et l'Angleterre, entre Marguerite de Constantinople et le roi Henri III, qui interrompt le trafic avec l'Angleterre. Nous avons signalé ce conflit dans la quatrième partie, à propos de la pêche. Cette guerre dura de 1270 à 1274 et se termina par une paix conclue entre Marguerite de Constantinople et le nouveau roi d'Angleterre, Edouard 1er. Elle fut désastreuse pour les pêcheurs flamands qui fréquentaient Yarmouth.

Et pendant ce temps là, le complexe portuaire du Zwin est en train de se développer. Le démarrage des ports de ce que l'auteur appelle la « façade maritime septentrionale de la Flandre » a été plus lent que celui des ports de la « façade méridionale » (Gravelines, Dunkerque et Nienport) mais les ports du Zwin se développeront beaucoup plus. L'enquête prescrite en 1247 par le Roi de

France Saint Louis IX montre que, dès le début du XIIIème siècle, des capitaux tournaisiens et douaisiens sont engagés sur le Zwin et que, dès 1213/1214, des Tournaisiens (sujets directs du Roi de France, à l'époque) ont armé des bateaux à Damme. La valeur du Zwin fut encore considérablement augmentée par le creusement du Canal de la Lieve qui le faisait communiquer avec Gand. L'auteur dit, très prudemment, que ce canal devait être achevé dès la fin du siècle (9). Les capitaux Arrageois, qui avaient abandonné Saint-Omer et Gravelines s'étaient d'abord dirigés sur Calais, en 1264. Ils affluent ensuite à Gand à partir de 1272 et à Bruges à partir de 1284. L'équipement du Zwin se poursuit avec la fondation de Sluys en 1290. Deux gros facteurs extérieurs viennent maintenant peser lourdement en faveur de Bruges, nous dit l'auteur.

Nous avons vu, à propos du hareng caqué de Scanie, le rôle important joué par les Hanséates, ces marchands et armateurs de Brême, Hambourg, Lubeck, Dantzig, Memel et aussi de Kampen et Harderwijk en Hollande. Ils firent de Bruges une de leurs têtes de ligne, pour employer une expression actuelle. Jos DE SMET, déjà cité, nous dit qu'ils apparurent sur le Zwin vers 1250 et qu'ils fondèrent Hoeke en 1251 comme siège du comptoir de la Hanse Germanique, comptoir qui fut transféré ultérieurement à Bruges. Ils furent rejoints à Bruges par les Italiens qui abandonnaient les foires de Champagne défaillantes et, à la fin du XIIIème siècle, poursuit le Professeur SIVERY, les premières galères génoises abordèrent à Damme. Jos. DE SMET nous dit, également, que les premiers navires italiens arrivèrent au Zwin vers 1300. Les Hanséates ont laissé à Bruges le souvenir de la fondation de Hoeke, petit hameau minuscule à l'heure actuelle. Les Italiens et principalement les Génois ont laissé plus de souvenirs à Bruges. On y voit encore l'ancienne « Loge des Génois » bâtie en 1399. La curieuse « Eglise de Jérusalem », consacrée le Dimanche des Rameaux 20 mars 1429, est l'œuvre de la famille ADORNES, riche famille génoise implantée à Bruges depuis les environs de 1270. Certains groupes de la Procession du Saint Sang rappellent encore, depuis des siècles, le rôle important joué par ces Lombards et les Castillans. On a, du reste, suffisamment répété, dans les milieux soucieux de développer l'idée maritime en Belgique, que la prospérité des ports du Zwin fut l'œuvre d'étrangers et que ce fait explique l'abandon facile de ces ports aux premières difficultés de l'ensablement. Cette comparaison illustrée entre le développement du port de Gravelines et le développement des ports du Zwin nous confirme donc ce que disaient, en guise de conclusion, les greffiers de la commission d'enquête instituée en 1441 par le Duc de Bourgogne, à savoir que Gravelines, avant sa destruction en 1383, était le principal port de Flandre après celui de Sluys. Ceci nous ramène également aux conclusions portées par Justin de PAS sur le « gestion audomaroise » à savoir qu'au moment même où ce concept prenait vie, Gravelines était déjà dépassée de loin par Calais et par Bruges. Mais, pour que ce dépassement puisse porter préjudice à Gravelines, il fallait une liaison entre Calais et Bruges, d'une part, et Saint-Omer, d'une autre part.

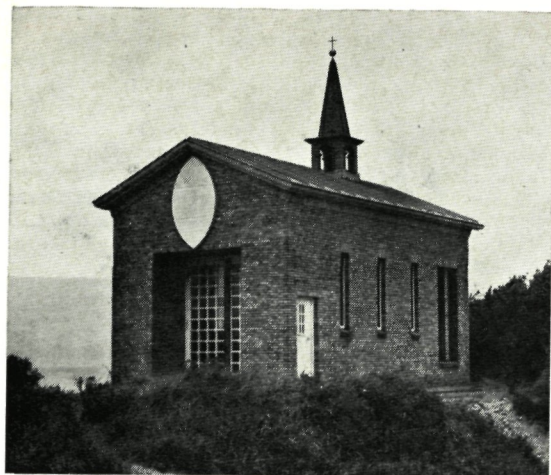


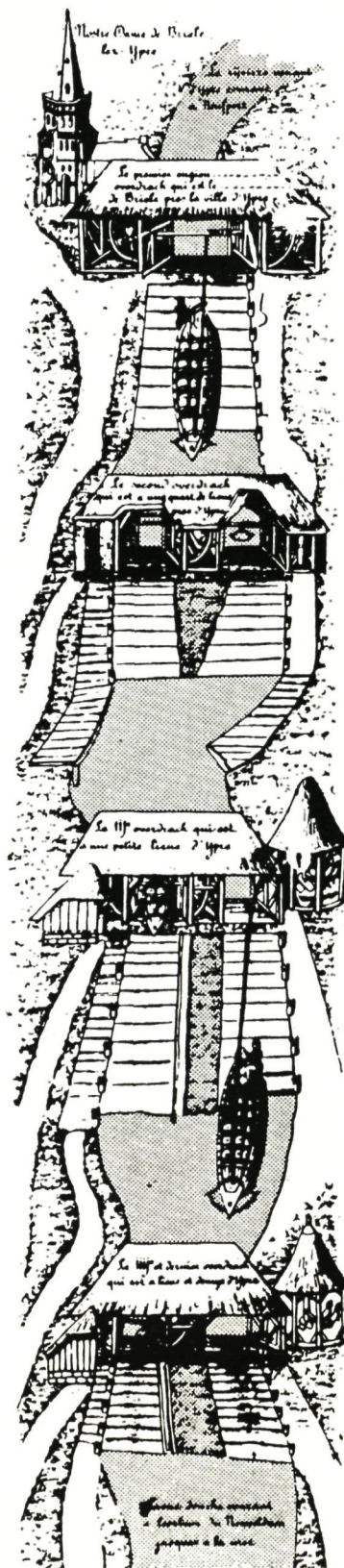
Photo : Daniel MICHIELS et Michel PENNINGK

Bien qu'elle ait terriblement régressé, tout parle encore de la pêche à Gravelines. La Chapelle des Pêcheurs à Petitfort-Philippe en reste un des témoins émouvants.

Détournement du trafic de Saint-Omer au détriment de Gravelines...

Au début de ce chapitre, il est bon de rappeler ce qui a été dit dans la seconde partie, consacrée à la préparation de la fondation de Gravelines (NEUTUNUS 1977/78 N° 6). En effet, la Nature elle-même a travaillé au détriment de Gravelines et les auteurs insistent sur ce point. Lors du retrait de la mer après la seconde Transgression Dunkerquienne, de nombreux bras d'eau subsistèrent dans l'estuaire de l'Aa. Ils formaient un faisceau qui s'ouvrait en éventail au départ de Watten. Ces bras d'eau ont été modifiés par la Nature et/ou le travail de l'homme et ont donné naissance, à leur tour, à des canaux dont beaucoup subsistent encore. La formation du nouveau cordon dunal a eu pour effet de relever légèrement le niveau de la côte par rapport au niveau du pays situé immédiatement en arrière avec la conséquence que les petits cours d'eau, anciens bras de l'Aa devenus affluents de celui-ci, ont tendance à se diriger vers l'intérieur du pays plutôt que vers la côte. Saint-Omer sera, de la sorte, mise en liaison avec d'autres ports que son avant-port naturel de Gravelines.

Tout permet de dire que, dès la fondation de Gravelines et de Nieupoort, ces villes étaient reliées entre elles de même qu'avec Ypres et Saint-Omer (deux grosses villes de l'époque) par une voie navigable. Nous allons parcourir cette voie d'eau en compagnie d'auteurs connus du lecteur et aussi d'un nouveau que nous allons lui présenter. Nous allons constater qu'il s'agit d'une voie bien précaire sur laquelle des batelets de deux, quatre, six tonnes (?) pouvaient se risquer quand il y avait suffisamment d'eau c.-à-d. en hiver. Cette voie était coupée par quelques écluses primitives c.-à-d. des portes d'eau (sans sas) au travers desquelles il fallait pratiquer la « lachure » ou le



Cliché de l'Académie de Marine de Belgique
Reproduit avec l'aimable autorisation de cette société savante. Réduction du fac-similé de l'ancien plan des overdrachten d'Ypres détruit dans l'incendie des Halles en 1914.

« bond d'eau » quand on le pouvait et avec tous les risques inhérents. Ces obstacles n'étaient déjà pas faciles à franchir en descendant le courant. Ils étaient encore beaucoup plus difficiles à franchir en remontant le courant et en charge. Ce système primitif subsista cependant jusque dans le courant du siècle passé sur pas mal de nos cours d'eau naturels. On peut même dire, à ce point de vue, que les canaux artificiels même très anciens ont présenté une plus grande facilité pour la navigation que les cours d'eau naturels. Certains auteurs pensent même que tous les batelets qui descendaient une (10) voie d'eau ne pouvaient la remonter en charge et que certains devaient être « déchirés » une fois leur mission accomplie. La voie d'eau que nous allons suivre était, en outre, coupée par sept « Passe-lits » appelés aussi « overdragh » ou « overdracht ». Dans les provinces du Nord, on trouve l'appellation « overtoom » et une localité hollandaise porte même ce nom.

Nous avons vu, avec Edouard VAN HALTEREN (NEPTUNUS 1879/79 N° 1), ce qu'était un ouvrage à Watten, au lieu dit « Watendam », qu'il en confia la seigneurie aux Chanoines de Saint Pierre à Aire-sur-la-Lys et que cet engin était mu par la force hydraulique. Justin de PAS a insisté, à plusieurs reprises, sur le droit de seigneurie que les Chanoines de Saint Pierre à Aire possédaient sur l'overdragh de Watten. Un nouvel auteur, qui vient de mettre son expérience à notre disposition et que je remercie vivement ici, Mr. Georges DUPAS, membre de la Commission historique du Nord et auteur d'une remarquable notice historique sur Bourbourg (11), nous donne quelques précisions. Selon lui, l'overdragh de Watten ne barrait pas le cours principal de l'Aa mais régularisait la communication entre ce fleuve et la Haute Colme. Cet ouvrage eut la vie longue et toujours au profit des Chanoines d'Aire. Nous voyons, en effet, nous dit Georges DUPAS, qu'en avril 1630, les dits chanoines se plaignent à l'Archiduchesse Isabelle, qui est toujours la Gouvernante des Pays-Bas (elle devait mourir le 1er décembre 1633), des projets d'ouverture d'une nouvelle voie d'eau via Bourbourg qui ne devait entrer en service qu'une cinquantaine d'années plus tard.

Mademoiselle Thérèse VERGRIETE, Archiviste-Bibliothécaire et Conservateur du Musée de la Ville de Bergues, membre de la Commission historique du Nord, vient ici à notre aide et je l'en remercie très vivement. Elle nous fournit copie d'un plan dressé par E.J. CREITE et figurant dans l'ouvrage de SANDERUS, « Flandria Illustrata » (édition de 1732). Ce plan très détaillé de l'hydrographie du Métier de Bergues nous montre que l'overdracht de Watten était bien établi sur la Colme. Il s'agissait d'un ouvrage enjambant le cours d'eau et fort semblable à ceux d'Ypres. Les archives de Bergues permettent d'établir avec certitude que dès le 23 décembre 1633, les chanoines d'Aire avaient promis au Magistrat de Bergues d'établir une écluse à sas à Wattendom « au levant de l'Overdracht ». Les choses traînèrent ensuite, sans doute à cause des guerres, puisque ce n'est que par lettres patentes de Louis XIV, en date du 10 mai 1679, que fut autorisée la construction d'une écluse au lieu qui s'appelle encore « Guindal » (une des dénominations

françaises de l'overdracht). Cette écluse était en activité en 1701 et les chanoines d'Aire recevaient leur part dans les droits d'éclusage. Finalement, le Magistrat de Bergues racheta cette part aux chanoines.

Nous empruntons maintenant la Haute Colme. C'est un ancien bras de l'estuaire de l'Aa et nous arrivons à Lynck où existe un embranchement dénommé « Vieille Colme » ou « West-Golme ». Nous aurons à repasser de ce lieu. Un peu au-delà de cet embranchement, la Colme est barrée par un second overdracht. Il figure aussi sur la carte de E.J. CREITE, déjà citée. Georges DUPAS nous dit à son sujet qu'il est déjà cité dans une charte d'Aélis, Dame de Drincham, charte datée de 1248. Thérèse VERGRIETE nous dit, pour sa part, que c'est Louis XIV qui autorisa la construction d'une écluse à sas à Lynck.

Nous arrivons, de la sorte, sous la ville de Bergues, bâtie sur un site élevé. Cette ville, qui fut longtemps en communication directe avec la mer, est demeurée unie à elle grâce au canal de Bergues à Dunkerque. Ce canal est déjà ancien nous dit Thérèse VERGRIETE. Des pièces d'archives de Bergues prouvent, en effet, que Charles Quint fit installer un « ykingnagel » c.-à-d. un indicateur du niveau des eaux à la « Berghensluys » ou « Bergsluys » qui était l'écluse dite de Bergues à Dunkerque. Dans la suite, il est souvent question de cette écluse ce qui nous permet d'apprendre qu'elle devait servir à empêcher la pénétration de l'eau de mer à l'intérieur des terres et qu'elle devait servir, aussi, à l'écoulement des eaux et à la navigation entre Bergues et Dunkerque. Ce canal est donc plus ancien que ne le croyait Jean-Baptiste VIFQUAIN qui signale qu'il figure sur la carte dressée en 1624 par Michel-Florent VAN LANGREN tout en pensant qu'il ne fut réalisé qu'en 1634.

Nous empruntons maintenant un canal qui, à l'encontre de celui de la Haute Colme, n'a pas été modifié et est demeuré au canal à petite section qui n'est plus utilisé pour la navigation. C'est le canal de la Basse Colme ou canal de Furnes à Bergues. Nous passons à proximité de la ville de Hondschoote, ville qui fut le siège d'une industrie drapière puissante. Elle produisait un drap léger, la « saai » ou serge, étoffe peignée légère et bon marché. La « sayetterie » d'Hondschoote, nous dit Bert BIJNENS, reçut sa charte du Comte de Flandre Louis de Male, le 8 mars 1374. La serge de cette ville était déjà vendue à Florence en 1330 et fut exportée partout. La grande prospérité prit son essor au temps de Philippe le Bon. Cette ville subit des vicissitudes diverses dues au fait qu'elle ne fut jamais fortifiée. Un de ses enfants, Emile COORNAERT, né en 1886, est devenu Professeur au Collège de France et s'est consacré à l'étude de l'histoire de sa ville natale. Il n'est donc pas étonnant que cette ville ait été, longtemps, reliée au canal de la Basse Colme par un embranchement qui formait le port de Hondschoote. Cet embranchement subsista jusqu'en 1969 ! Cette année-là, il fut comblé.

Cette voie d'eau de Bergues à Furnes peut aussi faire naître des doutes. Jean-Baptiste VIFQUAIN dit, en effet, que c'est Castel-Rodrigo qui fit établir

ce canal en 1662, c'est-à-dire au moment où Dunkerque était déjà à la France alors que Bergues et Furnes étaient toujours aux mains de l'Espagne. Cette opinion est reprise par d'autres. La carte de E.J. CREITE, déjà citée, nous montre, à propos, que cette voie d'eau existait déjà alors que le canal de Furnes à Dunkerque (l'actuel Veurnevaart) n'existait pas encore. Un tronçon de cette voie, à proximité d'Hondschoote, était appelé « Houtgracht » et l'auteur de la carte précise qu'il était navigable. Sans doute, Castel-Rodrigo fit-il améliorer cette voie, après la perte de Dunkerque.

Les canaux de la Haute Colme et de la Basse Colme nous ont fait suivre une voie navigable aménagée, sur une bonne partie de sa longueur, dans une zone qui fit jadis recouverte par la mer. Cette voie suit, en contre-bas, la ligne des hauteurs qui formèrent, au point culminant de la seconde transgression dunkerquienne, la côte dentelée de pointes et jalonnée par les localités de Watten, Milliam, Merckegem, Looberghé, Drincham, Pit-aas, Steene, Beraues, Warhem et Killen (voir NEPTUNUS 1977/1978 N° 5).

Nous approchons maintenant de Furnes et, par le fait même, de Nieuport. C'est le moment de rappeler ce que nous a dit le Professeur Adriaan VERHULST, à savoir que Philippe d'Alsace unit par des canaux Dixmude et Furnes. Poperinge et l'Yser et Ypres et l'Yser. Camille WYBO, dans son histoire de Nieuport, note également que, vers 1240, on creusa, près de Nieuport, un nouveau canal se rendant à l'Yser. Comme ce fleuve, dit-il, était relié directement à Saint-Omer par des canaux, il en surait un différend entre l'Abbé de Saint Bertin à Saint-Omer et l'Abbé de Saint Nicolas à Furnes, différend qui fut aplani vers 1244.

Nous emoruntons maintenant l'actuel canal de Lo. Jean-Baptiste VIFQUAIN pense que ce canal très ancien doit être un ancien bras de l'Yser aménagé. A l'extrémité de ce canal, nous arrivons au 3ème overdracht, celui de la Fintele qui nous met en communication vers l'Yser dont le niveau est plus élevé. Justin de PAS nous dit que cet overdracht existait encore en 1827 et qu'il était le dernier ouvrage de ce genre en usage dans nos régions.

Edouard VAN HALTEREN, qui s'est passionné pour ces engins, a pu établir que l'overdracht de Fintele fut démoli en 1826, au temps du Royaume des Pays-Bas, qu'il existait depuis les environs de 1100 et que la force motrice était fournie par dix femmes qui travaillaient, trois par trois, dans deux « roues d'écluse ». Il découvrit même un plan de toute l'installation, plan dressé peu avant sa démolition. Puisque l'on nous dit que l'overdracht de Fintele fut démoli au temps du Royaume des Pays-Bas, nul ne pouvait mieux nous renseigner que Jean-Baptiste VIFQUAIN, ingénieur du Waterstaat des Pays-Bas. C'est en 1928, nous dit-il, que la Province de Flandre Occidentale (le canal était alors provincial) fit construire une écluse de 5 m x 20 m à la Fintele pour remplacer ce qu'il appelle le « bartardeau muni de plans inclinés ». Cet ouvrage, ajoute-t-il encore, était hors d'usage depuis des années et sa démolition était envisagée dès 1802. Il livrait passage à des bateaux de 12 à 15 tonnes de port en lourd mais en endommageait les quilles des bateaux et les accidents étaient fréquents.

Nous descendons maintenant quelque peu l'Yser jusqu'au Fort de Knocke dont on parla tellement plus tard et remontons le cours de l'Yperlee. Avant d'arriver à Ypres, il nous faut franchir quatre overdrachtes successifs pour racheter une chute de près de 16 mètres sur une distance d'une lieue et demie. Un plan colorié de l'ensemble des quatre overdrachtes, datant des environs de 1550, fut détruit dans l'incendie qui dévora les Halles d'Ypres en octobre 1914. Ce plan mesurait 1,75 m de long et nous montre que la force motrice était fournie, pour chaque engin, par deux grands chiens qui travaillaient dans une « roue d'écluse ». Heureusement pour nous, le plan avait été reproduit. Ces ouvrages furent remplacés, en 1648, par l'écluse de Boesinghe qui fut encore améliorée en 1658. Une tranche de près de 15 mètres, creusée pour le lit de l'Yperlee, avait permis de réduire la chute à l'écluse à 6,80 m. Chiffre énorme pour l'époque. Pour économiser l'eau d'écluse, on eut recours à des bassins d'épargne. C'était un ensemble hydraulique unique en son temps et Napoléon I. se rendant à Ostende, n'hésita pas à faire un détour par Boesinghe pour voir fonctionner l'écluse. Celle-ci fut détruite au cours de la guerre 14/18 car elle était située en plein front anglais. Malgré de furieux assauts et l'emploi des gaz, ce poste ne tomba jamais aux mains de l'ennemi. Après la guerre, deux écluses d'une chute moindre furent construites pour la remplacer. Tout ceci nous est dit par Edouard VAN HALTEREN. Jean-Baptiste VIFQUAIN nous précise que la construction de l'écluse fut décrétée le 10 mai 1643 et qu'elle fut construite en 1643 et 1644. La chute était de 6,77 m et les deux réservoirs établis de chaque côté à des hauteurs différentes permettaient d'économiser les deux tiers de l'eau d'écluse. Les dimensions du sas étaient de 6,25 m sur 41,60 m. Retenons ces chiffres et cette période. Tel était le chemin des sept overdrachten.

Du côté de Calais, Justin de PAS nous a dit que les Anglais, après s'être emparés de la ville en 1347, aménagèrent la rivière d'Oye, mettant ainsi ce port important en communication avec St-Omer. La rivière d'Oye est également un ancien bras de l'estuaire de l'Aa. Il fut même le bras principal de cet estuaire avant les travaux qui datent de la période de la fondation de Gravelines et il menait à l'ancien port aménagé dans la crique d'Oye. Le canal des Anglais passait par Marck, Oye et l'écluse fortifiée de l'Ecluse. Il connut une très grande activité, malgré les conflits, et ne fut supplanté par une nouvelle voie d'eau qu'en 1682. Nous avons vu Marquerite d'York, veuve de Charles la Téméraire, rentrer de Calais, par cette voie, en 1480.

Mais, revenons et toujours avec Justin de PAS à Ypres, terminus de la voie fluviale des sept overdrachten. Pourquoi existait-il un tel trafic entre Ypres et Saint-Omer ? Certes, il y avait des échanges entre ces deux gros centres commerciaux et artisanaux. Mais, Ypres constituait aussi souvent une étape, dans la montée comme dans la descente, pour gagner Gand, via la Lys, le Zwin, Via la Lieve et d'autres destinations encore. Quand Ypres ne constituait qu'une étape, les marchandises, amenées par bateau à Ypres, étaient transportées par voie de terre jusqu'à Warneton (à 3 lieues) et, à elles étaient rechargées sur des bateaux de

la Lys. Le contraire pouvait se faire aussi, bien entendu. Un autre itinéraire était cependant tentant. Pourquoi faire tout ce chemin pénible alors que les bateaux de la Lys pouvaient remonter jusqu'à Aire, ville située à quatre lieues seulement de Saint-Omer ? L'auteur croit avoir décelé que cette voie avait moins de succès auprès des expéditeurs et que ceux-ci considéraient la « voie de Flandre », comme on disait, comme assez sûre.

Plusieurs facteurs jouaient. La voie terrestre de Saint-Omer à Aire était une mauvaise route. Il fallait recourir à des voituriers, des brouetteurs, des portefaix même. C'était encore le portage comme sur les pistes des anciennes colonies. On est effrayé, actuellement, en pensant à ces gens qui gagnaient péniblement leur pauvre salaire en poussant une brouette ou en portant une charge à dos d'homme sur une distance de 20 kilomètres ! Et pourtant, nous les verrons menacer lorsqu'ils redouteront de perdre leur gagne-pain par suite de la construction d'un canal. Autre inconvénient, une fois à Aire-sur-la-Lys, les choses n'allaient pas si facilement. On avait à faire à la Corporation des bateliers d'Aire qui organisait le tour de rôle de ses membres. Il fallait charger sur le bateau prêt au départ et attendre que le chargement du bateau soit complet. Le bateau ne partait, en effet, qu'une fois complètement chargé. Or, les bateaux de la Lys étaient sensiblement plus grands et il fallait parfois attendre une semaine pour que le chargement soit complété, quand il ne fallait pas un mois ou plus.

Et pourtant, la Nature et l'Histoire s'étaient associées pour tenter les hommes entre Aire et Saint-Omer. Il y avait là ce bon vieux Nieuwe Gracht de Baudouin V de Lille. Il était toujours là, depuis les années 1050, et, en certains endroits, de l'eau y stagnait. Si on pouvait le transformer en voie navigable, un bateau venant d'Aire pourrait arriver jusqu'au Fort du Scram, c.-à-d. à une demie lieue seulement de Saint-Omer. L'auteur pense que la distance était légèrement supérieure. Mais, une fois arrivé là, on se trouvait devant un obstacle qui semblait infranchissable, la crête de partage du bassin de la Lys et du bassin de l'Aa (13 mètres !). Cet obstacle dut faire hésiter longtemps car ce n'est qu'en 1574 que Jacques Casier, fermier du grand tonlieu de Menin, proposa la création d'un canal d'Aire à Saint-Omer, pour éviter, notamment, le détour par Ypres et Warneton. Encore, ne proposait-il aucun projet concret. Il se bornait à lancer une idée à mettre à l'étude. L'affaire demeura sans suites et il faut attendre le règne des Archiducs Albert et Isabelle pour voir apparaître un premier projet concret.

Nous remarquons donc immédiatement que l'on va commencer à discuter sérieusement de la question au moment où l'appartenance de ces régions aux Pays-Bas approche de sa fin. Et cependant, il avait fallu faire face, pendant longtemps, à un trafic important entre Saint-Omer et Sluys, trafic qui ne pouvait s'écouler que par les deux voies difficiles que nous avons décrites. Justin de PAS cite un exemple de poids, peut-on dire, car il s'agit de ce que nous appellerions une charge lourde et indvisible. En 1467, arriva de Pise à Sluys, par mer, le mausolée en faïence commandée par l'Abbé de Saint Bertin, Guillaume Fillastre (qui fut un des

conseillers de Philippe le Bon) au grand artiste italien Andra della Robbia. Cette pièce encombrante dut bien être transportée de Sluys à Saint-Omer.

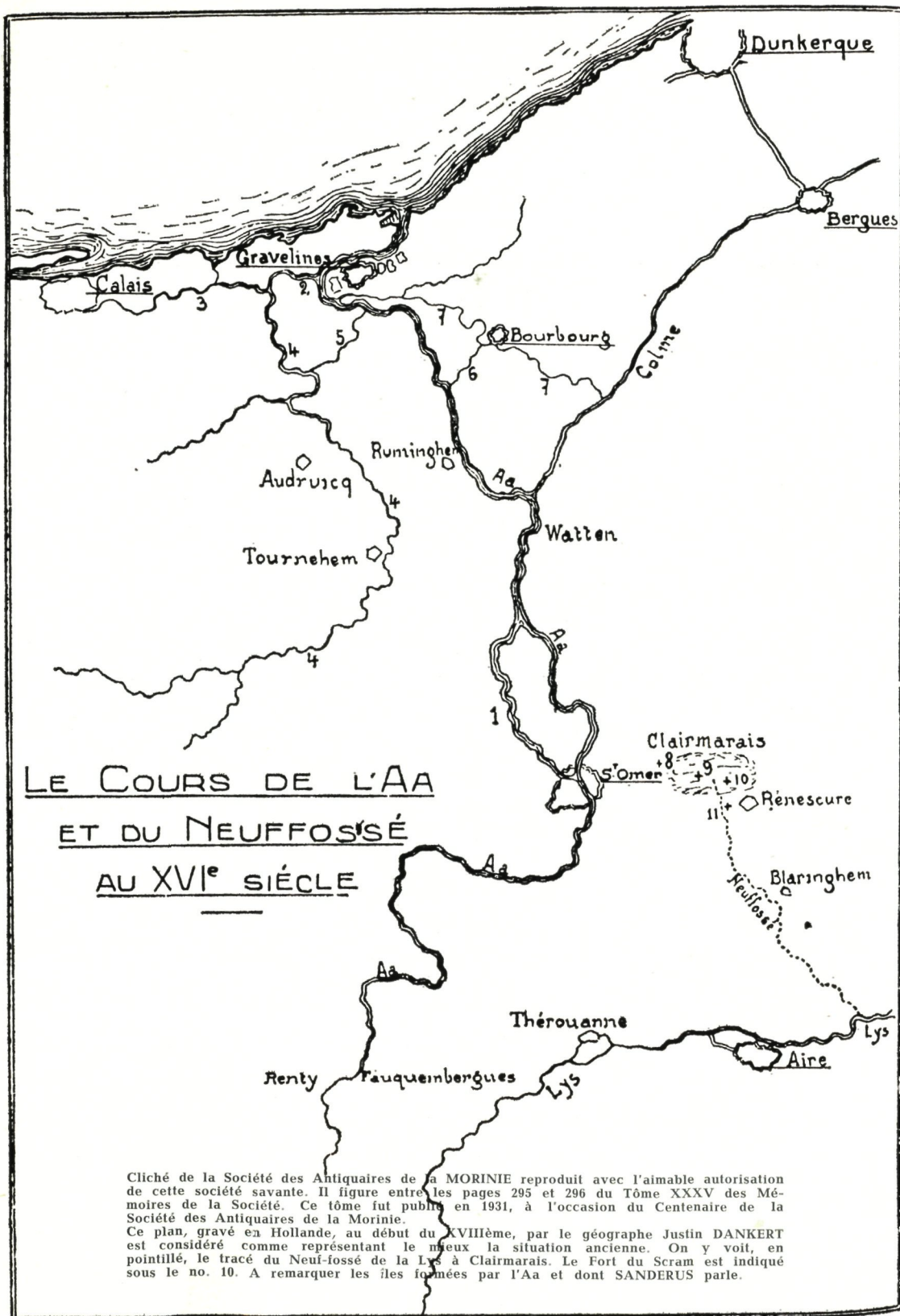
En 1606, donc, Leurs Altesses Sérénissimes les Archiducs ordonnèrent de mettre à l'étude un projet que leur avait présenté André Chauvet « ingénieur ». Le terrain fut soigneusement reconnu. Il fut constaté que la transformation du Neuf-fossé en voie navigable ne présentait pas de difficultés majeures. Le vieux fossé contenait déjà de l'eau à certains endroits et il pouvait être facilement alimenté par la Lys, à son extrémité, et par une rivière, la Melle, qui le traversait. Restait la crête de partage à franchir. Il fut reconnu que trois ou quatre overdrachten seraient nécessaires. Après tout, nous avons vu que les quatre overdrachten d'Ypres, toujours en service à cette époque, rachaient une pente de seize mètres sur une lieue et demie. Mais, le bief supérieur du canal projeté, celui de la crête de partage, présentait, en outre, la difficulté de creusement au travers des terrains marécageux de Clairmarais, dont nous avons parlé à propos de son abbaye. Le projet n'eut pas de succès alors même que son promoteur tenta de le limiter à sa partie facile, c.-à-d. le Neuf-fossé de la Lys au fort de Scram, faisant valoir qu'un chariot pouvait facilement faire trois ou quatre navettes par jour entre ce point et Saint-Omer.

En 1638, est présenté un nouveau projet. Il émane d'un ingénieur nommé Sylvain Boullay et est soutenu par Lille. Il est fait valoir que l'état de guerre existe maintenant (depuis 1635) avec la France et que le canal projeté est d'une grande utilité non seulement pour les transports mais aussi comme ligne de défense. Au lieu de franchir la crête de partage, il est proposé de la contourner ce qui entraîne un détour formidable. Le projet n'eut pas de suites, pas plus que le précédent.

Nous arrivons maintenant à la longue période de guerres, qui entraînera le transfert de souveraineté sur ces régions sans qu'un canal de Neuf-fossé ne soit réalisé. Il est bon, à ce point précis, de passer en revue avec l'auteur toutes les oppositions qui sabotaient le projet de canal. Du côté d'Aire, il y a la corporation des bateliers. Entre Aire et Saint-Omer, il y a les voituriers, brouetteurs et portefaix. A Saint-Omer même, on fait valoir la mise en péril de la sécurité des fortifications par un canal contournant la ville. On fait aussi valoir que la partie de l'Aa située en amont de la ville, sur laquelle on ne navigue pas mais qui alimente de nombreux moulins qui animent l'industrie locale, va se trouver à sec si l'on aménage un canal en contre-bas. L'opinion générale qui prévaut est que si Saint-Omer cesse d'être le terminus d'une voie navigable pour être, au contraire, contournée par un canal, la ville sera « perdue ». Elle deviendra une ville morte.

Le transfert de souveraineté va amener, assez rapidement, la réalisation de deux nouvelles voies d'eau importantes qui détourneront sérieusement le trafic au détriment de Gravelines. Elles sont, du reste, encore existantes.

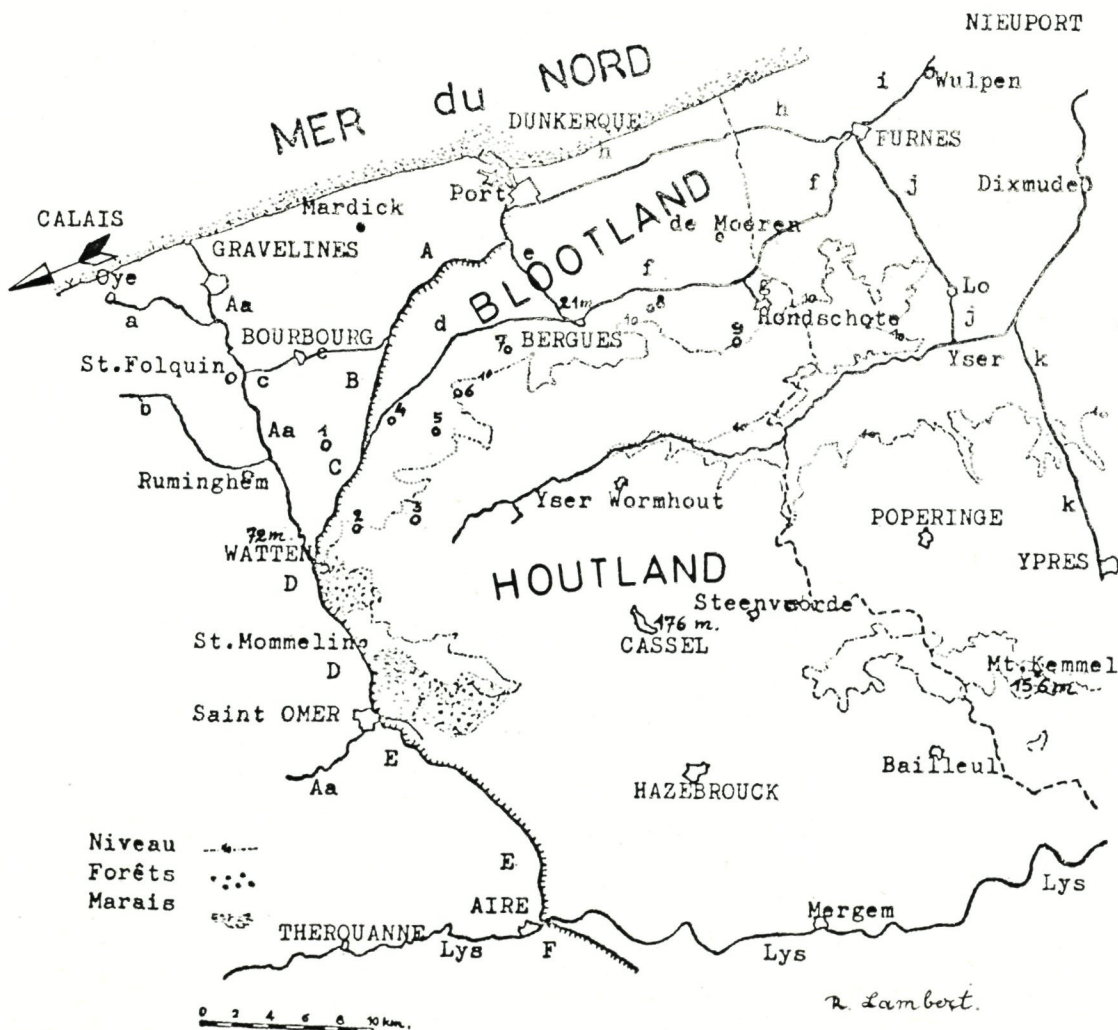
Le Traité des Pyrénées de 1659 a attribué les Châtellenies de Gravelines et de Bourbourg à la



France. Dunkerque (et un vaste périmètre) est aussi enlevée à l'Espagne mais cédée aussitôt à l'Angleterre. Elle sera rachetée par Louis XIV en 1662. Par contre, Bergues et Saint-Omer sont toujours aux mains de l'Espagne. La voie d'eau de la Colme n'est donc pas utilisable par la France. Aussitôt, nous dit Georges DUPAS, se posent un problème de navigation et un problème d'écoulement des eaux et on en vient à discuter de la création d'un canal de Dunkerque à l'Aa via Bourbourg, en utilisant, sur une partie du parcours, un canal défensif creusé, en 1644, par le général espagnol Piccolomini. Les discussions prennent du temps et ce n'est que par un arrêt du Conseil d'Etat du 28 juillet 1670 que Dunkerque et Bourbourg furent autorisées à creuser le canal à frais communs. Une guerre franco-espagnole

vient de se terminer. Elle a retardé la mise en route des travaux mais le Traité d'Aix-la-Chapelle, qui la clôture en 1669, attribue Bergues à la France, Saint-Omer restant toujours à l'Espagne. Les travaux seront encore interrompus par la guerre et ne s'achèveront qu'en 1681 et même, complètement, qu'en 1685. Mais, entretemps, le Traité de Nimègue de 1678 a attribué à la France Saint-Omer et Aire-sur-la-Lys. Tout le problème est donc changé et, rapidement, nous voyons apparaître des « coches d'eau » qui relient Dunkerque, Bourbourg et Saint-Omer.

A l'ouest de l'Aa, de grands travaux hydrauliques sont entrepris également et, en 1682, nous dit Justin de PAS, s'achève le nouveau canal de Calais à l'Aa avec ses embranchements d'Ardres,



de Guines et d'Audruicq. Ce canal supplante le vieux canal de la rivière d'Oye.

C'est le moment d'insister sur un point important. Ces deux canaux, qui détournent largement le trafic au détriment de Gravelines et au profit des deux ports voisins, sont des canaux « à grande section » de l'époque. Souvenons-nous des dimensions du sas de l'écluse de Boesinghe. C'est, en effet, au XVIII^e siècle, que l'on voit apparaître les « béandiers ». Ce mot d'origine hollandaise (*bijlander*) désigne tout simplement les ancêtres de nos « spits » actuels de 300/350 T. Ils avaient déjà les mêmes dimensions en largeur et en longueur mais, ils enfonçaient moins, parce que les canaux étaient moins profonds. De là, vient qu'ils portaient moins, 120, 150, 170 T. Il a suffi d'approfondir ces canaux ou, parfois, de relever légèrement le niveau de l'eau pour permettre la navigation de bateaux qui enfonçaient plus et portaient plus. De là, vient que ces canaux sont encore toujours utilisés comme voies d'eau dites de « 300 T » par nos actuels « spits » qui dérivent de la béandre du XVIII^e siècle, au travers du « Wallon » ou « Waal », du « Tournaisien » etc.

Dès que la souveraineté française est établie sur Saint-Omer et sur Aire, on ne reste pas inactif non plus en ce qui concerne le Neuf-fossé. Louvois et Vauban s'en occupent en 1685 et 1686. Des travaux sont même entrepris et un canal avec écluses est projeté. Les vieilles oppositions relatives aux moulins, etc. reviennent encore à la surface. Bien qu'elles aient beaucoup moins de poids à Versailles qu'elles n'en avaient auprès de la représentation du Roi d'Espagne à Bruxelles, elles font encore traîner les choses. Ce n'est que de (12) 1753 à 1786, que le canal est enfin réalisé, sous l'impulsion, nous dit Justin de PAS, d'une autorité centrale qui voit les choses de plus haut. En 1754, un complexe de sept écluses est réalisé, près de Arques, au lieu-dit « Fontinettes », pour franchir la crête de partage. Ce complexe d'écluses sera

remplacé, de 1883 à 1887, par un grand ascenseur hydraulique « Clarke and Stenfield » (c.-à-d. du même modèle que nos ascenseurs du Canal du Centre, qui datent de peu après cette époque). La différence rachetée était de 13,13 m (à titre de comparaison, la différence rachetée par le Plan incliné de Ronquières est 67,73 m).

Au moment où Justin de PAS concluait, en 1931, que ces travaux avaient bien favorisé Dunkerque et Calais au détriment de Gravelines, une idée était déjà née, chez certains, de réaliser une jonction Rhin-mer à travers le territoire français, de Strasbourg à Dunkerque ! L'idée de la réalisation totale de ce projet est actuellement abandonnée et la France entreprend, maintenant, la liaison Rhin-Rhône qui constituera une réalisation formidable et digne de la liaison Rhin-Danube que l'Allemagne Fédérale achève pour le moment. L'Europe devient une réalité et ce n'était pas le cas, en 1930, au moment où l'occupation de la Rhénanie venait de cesser et où les pays se repliaient sur eux-mêmes.

Toutefois, après la dernière guerre, la France a réalisé une partie de cette jonction Rhin-mer, celle qui intéressait tout le Nord et qui peut intéresser les pays voisins également. L'axe fluvial Denain (près de Valenciennes) - Dunkerque a été réalisé, principalement, de 1959 à 1967. Cet axe fluvial est accessible aux chalands de 1350 T ou aux convois en poussée de 3500 T. Le canal de Neuf-fossé fait partie de l'axe fluvial. En 1967, une écluse géante a remplacé l'élévateur des Fontinettes. A partir de Saint-Omer, l'axe se poursuit par l'Aa jusqu'à Watten, par la Haute-Colme jusqu'à Lynck, par une coupure réalisée en 1959 de Lynck à Coppenaxfort (Vieille Colme) et par un tronçon du canal de Bourgbourg jusqu'à Dunkerque. Les plans sont prêts pour un embranchement vers Calais qui supplantera le canal de 1682. L'isolement de Gravelines, comme port de commerce, sera parfait. Aussi, est-il destiné à devenir port de yachting.

(8) Ce noyé avait été repêché à proximité de l'overdracht de Watten dont les Chanoines de Saint Pierre à Aire possédaient la « seigneurie ».

(9) J.-B. VIFQUAIN (déjà cité) dit que c'est par octroi, daté du 24 octobre 1251, que Marguerite de Constantinople autorisa les Gantois à achever le canal de la Lieve, déjà entamé, de 1228 à 1231, sous Jeanne de Constantinople. Ce n'était qu'un aménagement d'un vieil estuaire de la Lys. Jos. DE SMET situe, plus prudemment, le canal de la Lieve aux environs de 1250 mais insiste sur le fait que ce canal se dirigeait initialement vers Aardenburg d'où il gagnait le Zwin à Slepeldamme (à l'est de Sluis) via le petit fleuve Ede.

(10) Edouard VAN HALTEREN, opus cité.

(11) Histoire de BOURBOURG et de sa Châtellenie des origines à la Libération Editions WESTHOEK à Dunkerque - 1978.

(12) A noter que le canal a été établi en site nouveau, nettement à l'ouest du vieux Nieuwe Gracht de Baudouin V de Lille. Il en a, tout de même, reçu le nom.

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (V)

Door J. Verleyen

Met drie Nieuwpoortse bemanningen dwars doorheen de HEL !!!

Het is absoluut onmogelijk de oorlogsavonturen van de N. 25 « Sainte Eugénie », van de N. 53 « André-Lucienne » en van de N. 58 « Abel Dewulf » in afzonderlijke artikelen te beschrijven. Deze welverbonden vrienden waren altijd te samen waar het gevaarlijk was. Zij verdienen te samen aan de eer te komen.

De N. 25 « Sainte Eugénie » was een zeer kleine houten boot van 13.20 B.T., gebouwd te Oostende, in 1922, en uitgerust met een motor Deutz van 25 P.K. ! Schipper-eigenaar was GHIJS Gérard. Hij had maar één bemanningslid, zijn zoon Benjamin (15 jaar oud).

De N. 53 (na de oorlog, N. 737) « André-Lucienne » was een houten vaartuig van 29.78 B.T., gebouwd te Oostende, in 1937, op de werven van BORREY J. en uitgerust met een motor Deutz van 95 P.K.. Het vaartuig was eigendom van DECRETON Frans en van zijn schoonzoon CALCOEN August. De bemanning bestond uit : schipper DECRETON Lucien en motorist DECRETON Raymond (zonen van Frans) en CALCOEN August (mede-eigenaar en schoonbroeder van Lucien en Raymond) als matroos. Het was dus een echte familiezaak zoals dikwijls bij onze Vlaamse kustvissers.

Lucien DECRETON
Schipper N.53 « André-Lucienne »



Gilbert DECOSTER
Matroos N.58 « Abel Dewulf »

De N. 588 « Abel Dewulf » (na de oorlog, N. 740 « Irène-Walter ») was een houten vaartuig van 29,35 B.T., gebouwd te Oostende, in 1937, op de werven van HILLEBRANDT A. en uitgerust met een motor Deutz van 90 P.K.. Schipper-eigenaar was BEYEN Hippoliet. Hij was bijgestaan door motorist VANDENABEELE Maurice en matroos DECOSTER Gilbert.



Hippoliet BEYEN
Schipper N.58
« Abel Dewulf »



Maurice Albert VANDENABEELE
Motorist N.58 « Abel Dewulf »

Daar schipper BEYEN Hypoliet ons afschrift van zijn logboek heeft gestuurd (zie bijlage 1), zullen wij hem laten vertellen. Motorist DECRETON Raymond, die een kort verslag heeft opgesteld, zal, hier en daar, iets bijvoegen en, voor het geval bevestigen.

« Het is inderdaad waar dat ik nog steeds mijn » logboek bezit, verklaart H. BEYEN, en het relaas » van de gebeurtenissen van mei en juni 1940 is » afkomstig uit mijn logboek. Wij zijn vertrokken » uit Nieuwpoort, op zondag 19 mei 1940, om » 9.30 u. »

« Wij zijn eveneens, op 19 mei 1940 om 9.30 u., uit » Nieuwpoort gevlucht, zegt R. DECRETON. In het » geheel, waren wij met een 25-tal aan boord, mijn » twee zusters en kinderen alsook nog familie en » vrienden. Bestemming was Dieppe. »

Wij vragen aan schipper H. BEYEN : « In de vroege » morgen van zondag 19 mei 1940, werd een Britse » anti-aircraft destroyer (H.M.S. WHITLEY), dichtbij » Nieuwpoort, gezonken. Hebt U iets opgemerkt ? » (bijl. 1 bis)

« Bij ons vertrek uit Nieuwpoort, op zondag 19 mei, » hebben wij inderdaad de gezonken anti-aircraft » destroyer H.M.S. WHITLEY gezien. Hij was ge- » zonken vóór Oostduinkerke en er was nog een » andere Engelse destroyer bij die hulp geboden » had. Dit was gebeurd 's morgens om ongeveer » 6 uur. Hij was in de grond gesmeten door twee » Duitse vliegtuigen. Ik heb deze vliegtuigen gezien. Wij » lagen dan nog aan de kade te Nieuwpoort. Zij » kwamen uit de oost. Wij zijn aangekomen te » Fécamp, de 20 mei, om 11 uur. »

« Inderdaad, voegt R. DECRETON erbij, zijn wij, » de 20 mei, vóór de haven van Dieppe aangeko- » men waar wij niet binnen mochten. Er waren » magnetische mijnen in de havengeul. De O.288

» « Normandie » (bijl. 2) was toen reeds op een » mijn gelopen en gezonken. Alle opvarenden zijn » omgekomen. Wij zijn dan verder gevaren tot » Fécamp waar wij zijn binnengelopen. Het was dan » 11 uur. »

H. BEYEN en R. DECRETON bevestigden daarna dat de twee vaartuigen, op 23 mei, rond 11.30 u., Fécamp hebben verlaten om aan het anker te komen in de baai van Saint-Vaast-la-Hougue, dezelfde dag, om 19.30 u. R. DECRETON voegt erbij : « Te » Fécamp, hadden wij twee nachten lang in de » schuilkelders doorgebracht door het hevig bom- » bardement. Onder leiding van de Heer DEPOORT- » TER, Waterschout, zijn wij dan in Saint-Vaast-la » Hougue aangekomen alsook de N.58 en de N.25 » en alsook de Z.35, de N.45, de H.51, de Z.71 en » de Z.72 (Bijl. 2) »

De N.25 « Sainte Eugénie » was dus reeds bij zijn vrienden. En dan komt deze pijnlijke en triestige zondag 26 mei (een week na het vertrek). « Onze » vrouwen en kinderen gelost in Saint-Vaast-la » Hougue om 10 u. 's morgens en dan wederom » in de baai gaan ankeren » noteert H. BEYEN in zijn logboek. R. DECRETON is meer expliciet : « Wij zijn de haven binnengelopen waar wij familie » en vrienden aan wal hebben moeten zetten daar » het schip aangeslagen was door de Franse autori- » teiten. De bemanning moest aan boord blijven. » Wij moesten een soldij van 250 frank in de maand » krijgen waarvan wij nooit een cent gezien heb- » ben alsook van het vistuig en de goederen die » wij gelost hadden (1) ». »

Op 30 mei, na de lossing van het vistuig, meubels en bezittingen die aan boord waren, vertrekken onze N.53 en N.58 naar Cherbourg waar zij op middernacht aankomen. De N.25 werd ook naar Cherbourg gestuurd. De Franse Admiraliteit oordeelde toch dat dit vaartuigje veel te klein was om aan de ontruiming van Duinkerke deel te nemen. De N.25 werd naar Saint-Vaast-la-Hougue terug gestuurd. De N.53 en de N.58 werden integendeel, op 31 mei, geladen (met eetwaren om Duinkerke te bevoorraden).

Met de N. 53 en de N. 58 naar Duinkerke...

Dezelfde dag 31 mei, om 22 u. 's avonds, vertrok een konvooi vanuit Cherbourg met bestemming Duinkerke. Het konvooi bestond uit volgende schepen : de H.5 (Bijl. 2), die was konvooileider (met de loods aan boord en 20 T. munitie), de H.51, de Z.35, de N.53 en de N.58. Ieder vaartuig kreeg twee Franse mariniers aan boord (2).

(1) Ere-Kapitein-ter-Zee en gewezen Waterschout Georges DEPOORTER laat opmerken dat de nodige maatregelen voor het bewaren van de door de vissersvaartuigen geloste bezittingen, zo goed als mogelijk, werden getroffen (onder een loods). Anderzijds, werden de zeldzame Belgische vissers, die op 20 juni te Falmouth aankwamen, door de Marine Nationale betaald en dit in Engelse munt. Alléénlijk diegenen die te Falmouth waren hebben alzo hun soldij gekregen.

(2) Ere-Kapitein-ter-Zee G. DEPOORTER laat opmerken : de vissers, die aan de ontruimingen hebben deelgenomen, spreken altijd van loodsen van de Franse Marine (pilote of chef-pilote). Daar, in Frankrijk, het Loodswezen geen Rijksdienst is en daar de loodsen nog plaatselijke Loodsen-Gilden vormen, beschikt de Marine Nationale, zelfs in vredetijd, over een korps van militaire loodsen. Zij waren volledig op de hoogte van het varen tussen Frankrijk en Engeland.

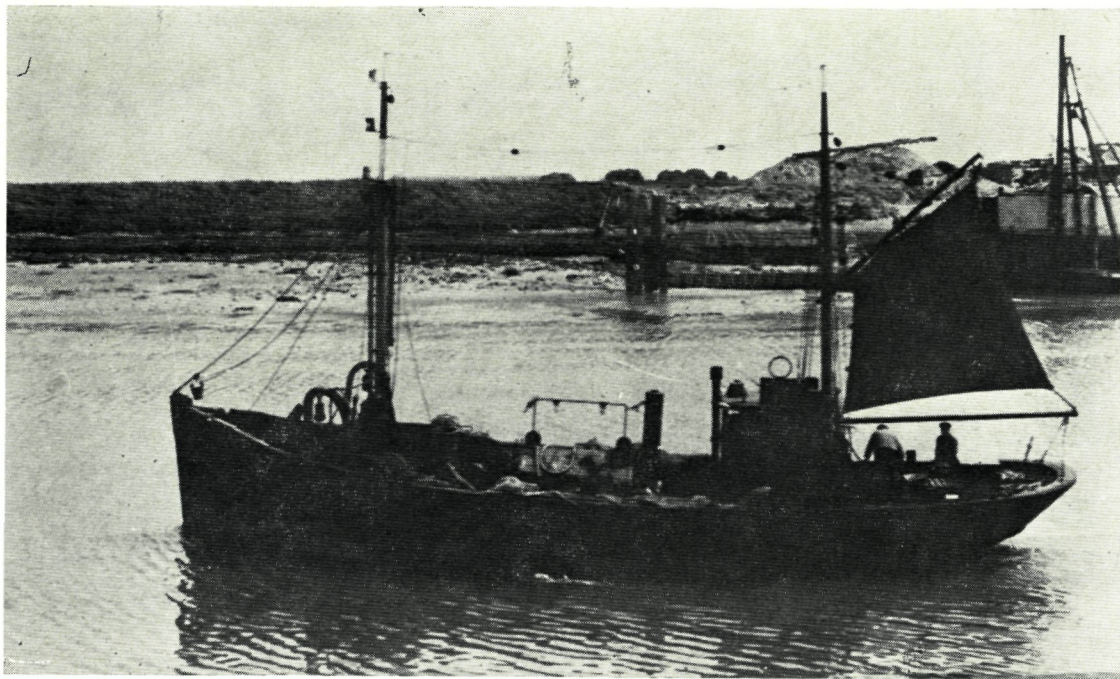


Foto boven : N.53 « André-Lucienne » na de oorlog N.737

Foto onder : N.58 « Abel Dewulf » na de oorlog N.740 « Irène-Walter »



Kort na het vertrek, gebeurt een aanvaring. « Om » 22.15 u., zegt H. BEYEN, ben ik in aanvaring » gekomen met een Franse sleepboot. Wij vaarden » allebei zonder licht. De voorsteven en het voordek » van mijn schip waren heel zwaar beschadigd.

» Niettegenstaande dit ongeval, zijn wij voortgeva- » ren in gezelschap van voornoemde schepen. De » 1 juni, om 20 u., zijn wij voor anker gekomen » voor Dungenes. De 2 juni, 's morgens, vertrokken » wij naar Dover waar wij, om 10 u. terug voor » anker gekomen zijn. Dezelfde dag, 2 juni, vertrok- » ken wij, om 18 u. naar Duinkerke. Ons konvooi » is daar binnen gevaren, om 0.30 u., de 3 juni. » Bij het binnenvaren van de haven, hebben wij » de O.225 en de H.81 gezien. Deze vaartuigen » verlieten juist Duinkerke. (Bijl. 2)

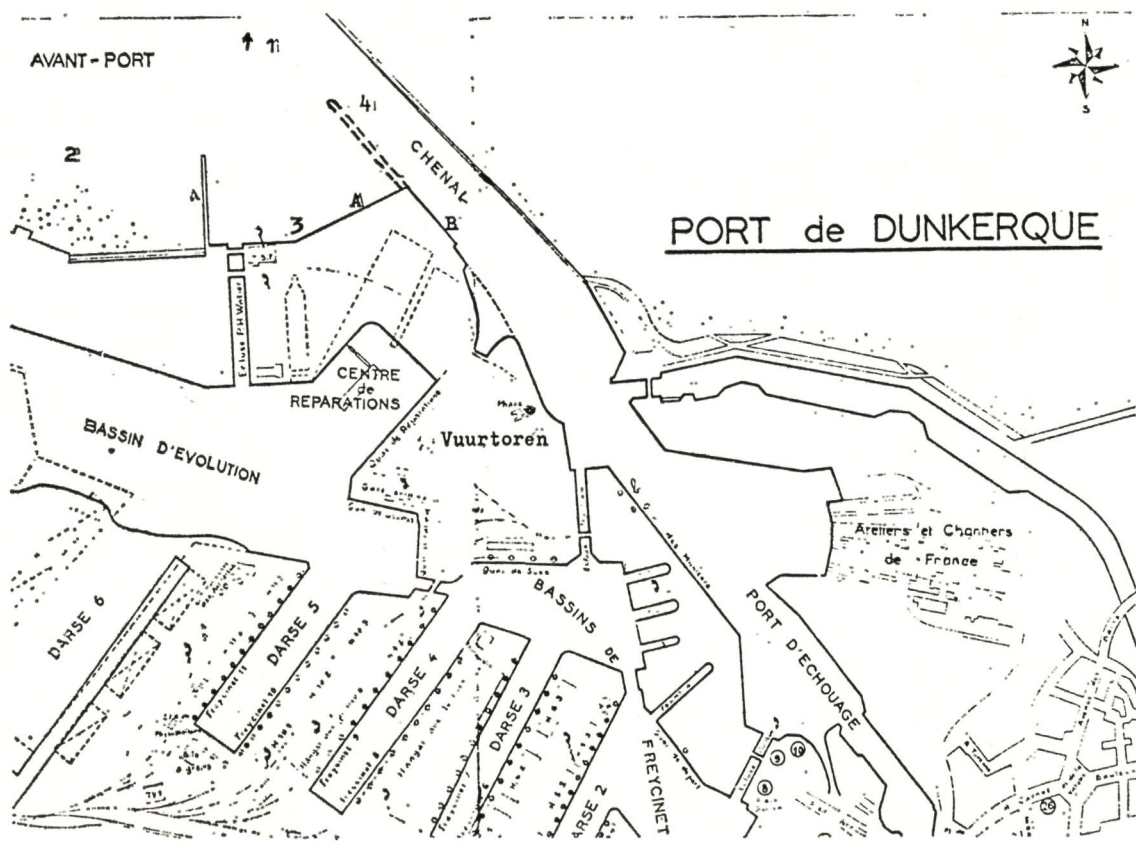
» Er waren overal branden, er werd geweldig ge- » schoten en ook werden er bommen gesmeten. » De H.5 onze konvooier was reeds gezonken en » de bemanning gered. Ik moet laten opmerken dat » de N.49 en de N.59, die binnen gelopen waren » met een ander konvooi, op dit ogenblik, reeds » gezonken waren (R. DECRETON bevestigt formeel » dit punt). Eerst, gingen wij vastleggen aan de » westkant van de « débarcadère » achter de pier. » De O.274 van Pieter LEBLUIY (Bijl. 2) was daar » gezonken. Dit was onze eerste aanlegplaats... »

Om nauwkeurigheid te bekomen, hebben wij aan onze vrienden een plan van de havengeul van Duinkerke voorgelegd. Hypoliet BEYEN en L. DECRETON hebben de eerste en de tweede aanlegplaatsen van de N.53, N.58, H.51 en Z.35 alsmede de ligging van de O.274 aangeduid. Charles RYSEN heeft dit ook gemaakt voor de N.49 (gezonken). August DECROP zegt dat de N.59 juist in de ingang van de havengeul in de grond werd gelopen en dat zij, na de redding door schipper Engel VERLEENE, met de DG.772 nog een tiental minuten hebben moeten varen vooraleer een aanlegplaats in de haven te bereiken.

« Wat de H.5 aangaat, kunnen wij (Lucien en ik) » niet juist zeggen waar hij gezonken was. Hij was » voor ons binnengevaren. Wij hadden dit schip, » dat onze konvooier was, wegens de moeilijke » en gevaarlijke omstandigheden verloren. Er waren » vóór de haven veel gezonken schepen. Toen wij » nog niet lang aan onze eerste aanlegplaats waren, » hoorden wij zeggen dat de H.5 gezonken was en » dat de bemanning gered was. Het was waarschijn- » lijk niet ver van deze plaats ».

Wij laten aan H. BEYEN opmerken dat hij, wat de O.274 betreft, een kostbare ooggetuige is. In de nacht van zondag 2 juni tot maandag 3 juni, rond

- A. Eerste aanlegplaats van N.53, N.58, H.51 en Z.35
B. Tweede aanlegplaats van dezelfde schepen
1. Richting vrak N.59
2. Ligging vrak N.49
3. Ligging gestrande O.274
4. Houten staketsel in 1940 (nu verdwenen).



middernacht, heeft hij dit vaartuig gezien. De dapperere Pierre LUSYNE had zijn O.274 moeten achterlaten daar het vaartuig gestrand was. Het schip was echter niet gezonken. In de volgende nacht, de laatste nacht van Duinkerke, deze van 3 tot 4 juni, is Pierre LUSYNE teruggekomen en, bij hoog water, is hij, met zijn volgeladen schip, gevlucht.

Hij kon echter Engeland niet bereiken wegens een aanvaring op de Goodwins.

« Wat de O.274 betreft, het was nacht, het was » misschien veel erger om te zien dan het was. » Maar, volgens mij, was hij half gezonken, hij » maakte erge slagzij en lag vast op de bodem. » Ook was hij verlaten. Daarom twijfel ik ten zeer- » ste dat dit schip, op eigen kracht, nog wegge- » raakt zou zijn. Wij zijn, natuurlijk niet aan boord » gaan kijken. Wij hadden het moeilijk genoeg, ge- » zien de omstandigheden, met onze eigen schepen. » Lucien DECRETON denkt toch dat hij misschien » nog, de volgende nacht, zou weggeraakt zijn. Hij » zegt ook formeel dat dit schip verlaten was ».

Laten wij nu naar de « eerste aanlegplaats » terugkeren.

« De Franse soldaten wilden niet meer lossen. Zij » zegden alléén: « C'est tout pour les Boches et » les Anglais sont partis! ». Een Franse onderoffi- » cier vroeg mij of ik mij ging laten krijgsgevan- » gene nemen en spoorde mij aan aanstonds te » vertrekken. Hij was langszij met een reddings- » boot gekomen. Er waren nog andere soldaten en » ook gekwetsten in die boot. Lucien DECRETON » zegt dat er daar ook, ten Westen van ons, een » hospitaalschip aan de grond zat en waarschijn- » lijk gedeeltelijk gezonken was maar dat ben ik » vergeten. De Franse onderofficier is aan boord » gekomen en tot Dover gebleven. Ik heb nog zijn » reddingsgordel, die ik gekregen had als souvenir » tot 1951 bewaard. In 1951, heb ik mijn schip ver- » kocht. Wij zijn dan naar de « tweede aanleg- » plaats » gegaan om soldaten aan boord te nemen.

« Ik lag langs de kade. Langszij van mij, lagen de » H.51, de Z.35 en de N.53. Al de soldaten, die » deze schepen medenamen, zijn over mijn boot » gepasseerd. Er waren ook Engelse en Franse » schepen bij ons. Intussentijd, was het laag water » geworden. Er waren geen soldaten meer. Wij » zijn met veel moeite van de kade weggeraakt.

« Toen zijn er nog nieuwe soldaten afgekomen » maar die konden er niet meer bij. Wij zijn dan » onze andere makkers achterna gevaren. Het was » daar een hel! Bij de terugvaart, buiten de dijk, » hebben wij heel dicht langs een vaste mijn ge- » varen. Er waren daar overal schepen gezonken, » binnen in de haven, vóór de haven. In het pas » van Duinkerke, ongeveer vóór Loon of Mardyk, » lag er een grote stoomboot gezonken. Hij lag » met zijn bakboordzijde op de bodem. Het was » enkel de stuurboordzijde die boven water uitstak.

« Wij zijn nog gelukkig behouden in Dover aange- » komen. Daar hebben wij onze soldaten, rond 11 u. » 's morgens gelost. Andere schepen hadden meer » soldaten mede dan wij. Ik had er 29 mede maar » ik sta vermeld met 15. Het waren alléén Franse » soldaten. Te Dover, heb ik, met mijn N.58, nog » enkele uren moeten rondlopen naar Franse oorlog- » schepen, die vóór Dover voor anker lagen, met

« een Franse Marineofficier. Wij moesten, 's avonds » rond 18 u., terug vertrekken naar Duinkerke. Wij » lagen daar langszijde van een groot Frans oor- » logschip. De N.62, N.45 en N.38, die uit St.-Vaast » of Cherbourg gekomen waren, lagen daar ook, » evenals de N.53, Z.35 en H.51 (Bijl. 2). Toen wij » op het punt stonden te vertrekken, kwamen zij » ons melden van dit oorlogschip dat het te laat » was en dat Duinkerke gevallen was (3). Wij zijn » in Dover blijven liggen de 4 juni, de 5 juni en » tot de 6 juni. In de loop van de 4 juni, toen wij » dus nog in Dover lagen, hebben wij nog twee » Oostendse vissersvaartuigen gezien. Dat waren » de laatste die ik gezien heb die uit Duinkerke » kwamen. Gans hun dek stond vol met soldaten. » Een daarvan was de O.200 met als schipper Sisje » NYS (Bijl. 2). Het nummer van het 2de schip ben » ik vergeten.

« De 6de juni, zijn wij vertrokken naar Cherbourg » met de sleepboot GOLIATH uit Antwerpen (Bijl. 3). » Deze had de N.62, de N.38, de N.45, de Z.35, » de H.51, de H.63, de N.53 en de N.58 (Bijl. 2) op » sleeptouw genomen. Ik was de laatste. Na onge- » veer een uur of twee, was mijn sleeptros gebro- » ken. Zij hebben achter ons niet gewacht. Wij zijn » dan, op eigen kracht, gans de nacht, zonder licht » (4) dit konvooi achterna gevaren. De 7de juni, » zijn wij, om 15 u., in Cherbourg aangekomen en » tot 10 juni in Cherbourg blijven liggen dan naar » Saint-Vaast-la-Hougue vertrokken, na de eetwaren, » die zij in Duinkerke niet hadden willen lossen, » gelost te hebben (vertrek om 11 u. en aankomst » te 20 u.). »

Speciale zending te Saint-Valéry-en-Caux...

Op 14de en 15de juni, heeft Hypoliet BEYEN, sa- men met andere vissers en onder het gezag van Waterschout Georges DEPOORTER aan een speciale zending deelgenomen. Hij was vrijwilliger met zijn boot. Daar andere vaartuigen aan de zending hebben deelgenomen, zal deze zaak het voorwerp van een bijzonder artikel uitmaken. Laten wij, echter, van nu af, opmerken dat het gaat over een andere zending dan deze waarvan Ere-Luitenant Kolonel P. EYGENRAAM, in NEPTUNUS 1974/75 Nr 2, het relaas heeft gegeven.

De ontruiming van Saint-Vaast-la-Hougue...

« Op zondag 16 juni lag de « Abel DEWULF » voor » anker. De N.25 met bemanning schipper-eige- » naar Gerard GHIJS en zoon Benjamin, 15 jaar » oud, zijn langsachter van mijn schip komen lig- » gen en hebben hun vaartuig vastgemaakt aan » het mijne. De N.53 lag daar ook nog voor anker.

« De N.16 (Bijl. 2) van schipper-eigenaar Isidoor » GHIJS en zoon Georges, 15/16 jaar oud, hebben

(3) Te Dover, vertoefde men in de totale onzekerheid betreffende de ware toestand te Duinkerke en vooral over de kansen van verdere pogingen. Vele vissers-vaartuigen kregen also de mogelijkheid niet een tweede reis te ondernemen. Enkele vaartuigen, die te laat te Dover aangekomen waren, werden te Dover gehouden.

(4) Raymond DECRETON, motorist van de N.53, verklaart dat dit konvooi, in de nacht van 6 tot 7 juni, verschillende malen door Duitse vliegtuigen onder vuur werd genomen, gelukkig zonder veel letsel. Het bovendien van de N.53, werd hier en daar getroffen.

» ook hun schip vastgemaakt aan de N.53. Daar » waren ook nog geankerd : H.77, H.51, Z.35, H.46, » Z.72, H.73, H.42, H.4 (Bijl. 2) en nog andere waar- » van ik de nummers vergeten ben. Op de 17de » en 18de juni, blijven wij nog steeds voor anker.

» Rond de middag, beginnen de Fransen water- » vliegtuigen (Bijl. 4), die niet ver van ons geankerd » waren, te saboteren en in de grond te steken.

» Deze vliegtuigen stegen daar iedere avond op » en kwamen dan na enige tijd terug. De N.10 en » de N.41 (Bijl. 2) lagen binnen in de haven en » moesten rond het tijdstip van de terugkeer licht- » signalen aansteken. Ook was de N.41 zoiets als » hoofdkwartier van de Heer DEPOORTER. Ook be- » gon er een Frans oorlogschip, ik denk dat het de » COURBET was (Bijl. 5), zoveel hij kon op het » land te schieten. Later, heb ik vernomen dat dit » op een Duitse kolonne was. Rond 15 u., kwamen » er twee Duitse vliegers (5) uit het oosten en zij » smijten een bom of twee op het land. Wij krijgen » het bevel om soldaten te gaan afhaken ten oosten » aan de zuidkant van de haven. De soldaten van » het garnizoen komen daar vanop een soort zand- » plaat tot aan hun nek in het water. Wij vinden » allen onze ankers op en spoeden ons naar deze » plaats. De N. 25 blijft bij mij en volgt mij even- » als de N.53, de H.46, de Z.72, de H.51, de Z.35 » de H.73, de N.38 (Bijl. 2) en nog verschillende » andere. De N.16 loopt naar binnen in de haven en » terwijl wij allen bezig zijn met dit garnizoen af » te halen van het strand, komen de N.45 en de » N.41, die in de haven lagen, naar buiten. Deze » ontruiming duurde heel lang. Als dit afgelopen » was zette gans dit konvooi van schepen zich in » beweging, richting Brest en... het onbekende ! » De « Jacques MORGAND » en de « NADINE » » (Bijl. 6) namen de leiding. Al de geëvacueerde » soldaten waren door hen overgenomen.

» Gerard GHIJS en zoon Benjamin, met de N.25, » waren bij mij gebleven. Gerard had mij gevraagd » hem op sleeptouw te nemen. Maar, ongelukkig- » lijk, was de wind, deze dag, zeer hevig uit Weste- » lijke richting. Toen wij dichtbij Barfleur kwamen, » kregen wij wegens de ruwe zee grote moeilij- » kheden met de opsleping. De ene sleeptouw na de » andere brak. Een ervan geraakte in de schroef » van de N.25. Dit was al een oud scheepje met » een motor van 25 P.K. Ook geraakte het scheepje » lek. Wegens de moeilijke omstandigheden, had- » den wij de nodige afstand van de sleeptouw niet » kunnen nemen. Ook hadden wij geen zware keten » tussen de sleeptros kunnen steken. Dat is nodig » vooral bij ruwe zee. Ook was gans het konvooi » reeds uit het zicht verdwenen. Het verslechterde » steeds voort met de N.25. De zee werd steeds » ruwer en het scheepje begon te zinken. Dan riep » schipper GHIJS mij te stoppen. Hij nam de be- » slissing zijn zo duurzame scheepje te verlaten.

(5) Ere-Kapitein-ter-Zee Georges DEPOORTER heeft ons verklaard dat de overheid te Saint-Vaast-la-Hougue op de hoogte was van de aankomst van de Duitsers op 18 juni. Op 17 juni, inderdaad, werden Franse matrozen met een vrachtwagen naar Carentan gestuurd en dit om proviand te gaan halen. De stad was reeds in Duitse handen. De Franse matrozen werden teruggestuurd. Zij moesten laten weten dat de Duitsers op 18 juni zouden komen. De twee vliegtuigen hebben ieder een bom op een zandplaat geworpen. Dit was klaarblijkelijk, een laatste verwittiging.

» Niettegenstaande het ruwe weder, ben ik met » mijn N.58, langszijde gegaan en Gerard en Benja- » min zijn dan, schreiende en met enkele kleinig- » heden, aan boord bij mij gesprongen. De N.53, » die ongerust geworden was, kwam juist terug bij » ons. Hij was teruggekeerd om ons in geval van » nood te helpen. Voor de N.25, was het te laat. » Wij hebben hem dan in de steek gelaten. Het » was rond 20.30 u... »

Laten wij hulde brengen aan deze wonderbare solidariteit in het gevaar !

« Wij hebben dan onze weg richting Brest, tesa- » men met de N.53, voortgezet. Toen, zagen wij » dat Cherbourg ook in brand stond. Ik heb, na » overleg met de bemanning van de N.53 en ook » met de toestemming van Gerard GHIJS besloten » naar Engeland te varen. De bestemming was » Brixham (Devonshire) in de hoop spoedig naar » Frankrijk te kunnen terugkeren, naar onze vrou- » wen en kinderen maar... het was voor 5 1/2 jaar !

» 's Anderdaags, de 19de juni, zagen wij Belgische » vissersschepen die aan het vissen waren ten Zui- » den van Barry Head. De eerste waar wij bij kwa- » men was de O.9 van Ernest DECKMIJN (Bijl. 2) » die vroeg ons waar wij naartoe gingen. Hij zegde » ons dat wij moesten naar Dartmouth gaan. Wij » zijn dan daar naartoe gevaren. Daar zijn wij om » 11 u. in de morgen binnengevaren. De Z.11, de » Z.31 en de Z.71 lagen reeds daar. Ik denk dat » zij daar op 18 juni aangekomen waren (Bijl. 2).

» Bij het naderen van Dartmouth, hadden wij de » Z.35 achterhaald en wij zijn tesamen aangekomen.

» Dit vaartuig was met ons te Duinkerke met » schipper Emile VANDIERENDONCK, bijgenaamd » « Emiel van gatjes » aan boord. De bemanning » moet te Saint-Vaast-la-Hougue achtergebleven zijn » want het schip werd door Franse mariniers te » Dartmouth overgebracht. Dit schip heeft later » vanuit Brixham gevist. De eerste schipper in » Engeland was Gerard VANDENBERGHE, bijge- » naamd « de Witten ». Hij leeft nog in het Gotschalk » Gesticht voor oude zeelieden te Oostende. Hij » had zijn twee zonen als bemanning. Na hen zijn » de gebroeders Nulle en Arthur RYS met zoon » Kamiel aan boord gegaan. De O.196 van Léon » LAMBRECHT en (waarschijnlijk) de N.42 van » Maurice DECLOEDT werden ook door Franse Ma- » riniers tot Dartmouth overgebracht. De H.51, die » met ons te Duinkerke was, is te Saint-Vaast-la » Hougue achtergebleven. Daar zijn veel Belgische » schepen door de bemanningen in plan gelaten.

Leven, strijden en sterven tussen 19 juni 1940 en 28 april 1944...

« Na onze aankomst te Dartmouth, op 19 juni, om » 11 u., zijn wij aldaar een paar dagen gebleven. » Daarna zijn wij naar Brixham gevaren. Enkele » dagen later, hebben wij Newlyn bereikt. Daar heb- » ben wij vistuig gekregen en op 7 juli 1940 waren » wij terug gaan vissen. Wij hebben drie dagen en » drie nachten gevist. De derde dag, werden de » O.186 en de O.193, niet ver van ons, door vlieg- » tuigen aangevallen (Bijl. 2). Bemanningsleden van » de O.193 werden gekwetst. Ik had Gerard GHIJS » en zoon Benjamin aan boord genomen. Zij heb- » ben 18 maanden, in 1940 en 1941, aan boord



(Boven) Souvenir uit Brixham... Van links naar rechts :
Benjamin GHIJS
Gerard GHIJS, schipper N.25
Hippoliet BEYEN, schipper N.58

» zelf gelogeed en zijn tot 28 april 1944 in mijn
» dienst gebleven. Na dit eerste reisje, hebben wij
» onze vis te Brixham verkocht. Tot Kerstmis 1943,
» hebben wij op Brixham ofwel op Fowey gevist.

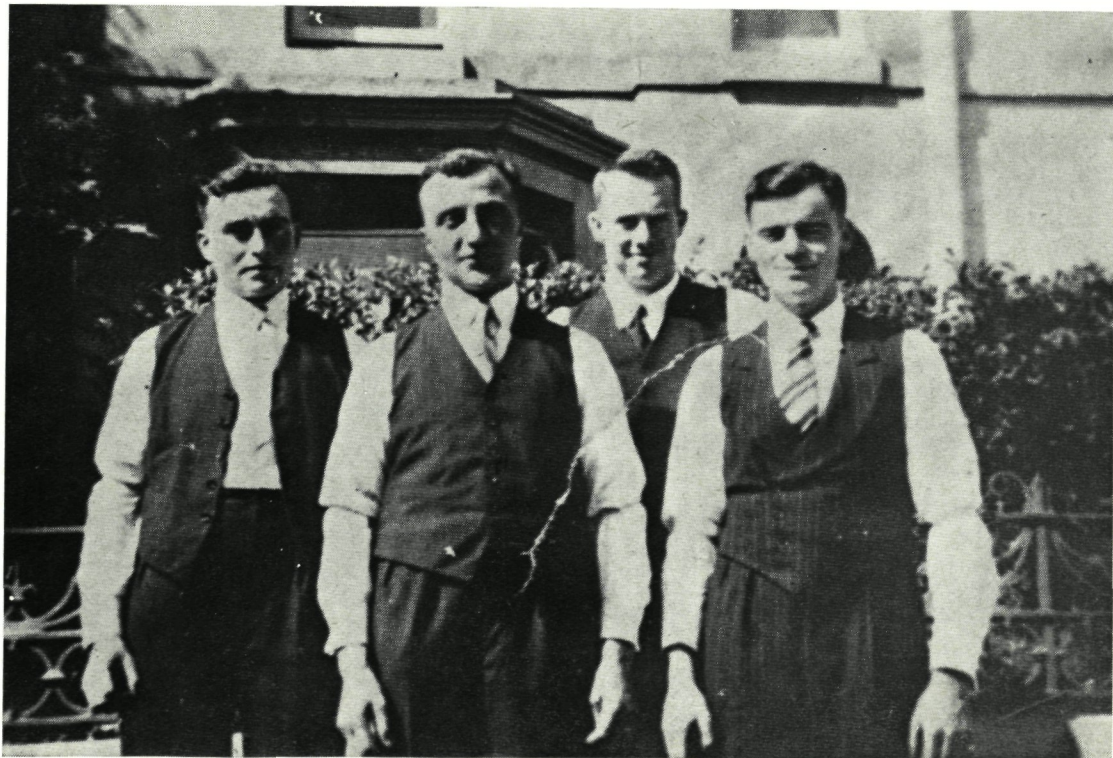
» In juli 1941, werd de N.45 (Bijl. 2) van Rafaël
» VERCOUTTER, in de baai van Brixham waar hij
» geankerd was, gebombardeerd. Wij waren juist
» binnengekomen. Ik ben hem met de N.58 en be-
» manning ter hulp gevaren en heb hem, al zinkende,
» binnengesleept. Hij is dan aan de kaai gezonken.
» Mr. HUYS, Belgisch Waterschout, heeft mij en
» mijn bemanning speciaal proficiat gewenst. De
» gebroeders RAPPE uit Heist hebben daar ook
» veel aan geholpen. Rafaël VERCOUTTER was ge-
» kwetst aan zijn hoofd en gans zijn motor was
» stuk. Het heeft twee jaar geduurd voor hij her-
» steld was en hij is dit moeilijk te boven gekomen.

» Op 10 november 1942, overleed DECOSTER Gilbert.
» Op 13 februari 1943, werden de N.53, de N.58, en
» de O. 141 (Bijl. 2), al vissende ten Zuiden van
» Dartmouth, door drie Focke-Wulf jagers aange-
» vallen. Zij beschoten ons met hun machinegewe-
» ren. Zij keerden 2 of 3 maal terug. Wij werden
» alle drie getroffen. Op de N.53, was Lucien DE-
» CRETON gekwetst. Het is een wonder dat hij niet
» dood was. Gans het stuurhuis was doorgeschoten,

(Onder) Souvenir uit Brixham...

Van links naar rechts :

August CALCOEN, matroos en mede-eigenaar N.53, gestor-
ven te Brixham, op 13 april 1943
Hippoliet BEYEN, schipper N.58
Lucien DECETON, schipper N.53
Raymond DECETON, motorist N.53



» stuurrad en al stuk, en Lucien stond erin !!! Aan
 » mijn schip had ik ook tamelijk veel schade, een
 » groot gat aan stuurboordzijde, dwars door het
 » beschout, door de mast en overal veel kogelgaten.
 » Ook de O.141 had schade opgelopen. Dat is niet
 » de enigste keer dat wij aangevallen werden of
 » andere schepen bij ons maar de enigste maal
 » dat wij schade opliepen. Met de N.58, hebben
 » wij ook twee zeemijnen gevangen en 1 maal is
 » er een ontploffing in ons net.

» August CALCOEN, mede-eigenaar en matroos van
 » de N.53 overleed te Brixham, op 13 april 1943.
 » Zijn vrouw en twee kinderen verbleven in De
 » Panne. Betreffende de dood van Richard VAN DEN
 » ABEELE, bij het verlies van de Z.3 « Irma-Ger-
 » maine », op 3 augustus 1943, waarvan sprake in
 » NEPTUNUS in het artikel over de N.49 van Charles
 » RYSSSEN (6), moet ik U laten opmerken dat zijn
 » lijk niet op het strand aangespoeld is. Zijn lijk werd
 » één of twee dagen later drijvend opgevist. Hij
 » was een heel goede zwemmer. Hij had zich ont-
 » daan van zijn laarzen en de meest hinderende
 » kleding. Hij heeft urenlang gezwommen. Hij had
 » grote klieren onder de armen en benen van de
 » inspanning die hij gedaan had om het land te
 » bereiken. Hij is te Brixham begraven geworden,
 » en na de oorlog, ontgraven, overgebracht en
 » opnieuw begraven te Nieuwpoort. Tot Kerstmis
 » 1943, hebben wij dus vanaf Brixham gevist. Vanaf
 » Kerstmis 1943 en tot 28 april 1944, was Newlyn

» onze thuishaven. Gerard GHIJS en zijn zoon
 » Benjamin zijn altijd bij mij gebleven.

On His Majesty's Service...

« Op 28 april 1944, werden de N.53, de N.58, de
 » H.41, de H.42, de Z.72 (Bijl. 2) en nog andere
 » Belgische vissersvaartuigen door de Britse Admi-
 » raliteit in time-charter gehuurd. Met de hoop op
 » onze eigen boten dienst te mogen doen, hebben
 » wij, Lucien DECRETON en ikzelf, ons laten aan-
 » monstere. Het werd echter een teleurstelling.

» Wij kregen geen gelegenheid om op eigen boot
 » te dienen ofwel naar België te mogen terugkeren.
 » Op 6 juni 1944, landingsdag in Normandië, werden
 » wij samen voor M.F.V. « CLAVIS » aangeduid. Dit
 » was een Deense of Noorse kleine opgeëiste vis-
 » sersvaartuig. Wij hebben dienst gedaan te Sou-
 » then on Sea, op de Thames, te Portsmouth, ach-
 » ter het eiland Wight. Drie maanden na onze aan-
 » monstere, werden wij te Sherness afgemonsterd...

Epiloog...

« Ik ben in België, op 17 november 1945, met een
 » mailboot teruggekomen. Ik heb mijn familie in
 » goede gezondheid teruggevonden, mijn vrouwtje,
 » mijn dochter Irène en mijn zoon Walter. Walter
 » was reeds vijf jaar oud en ik had hem nog nooit
 » gezien. Hij was geboren op 24 november 1940 !
 » Lucien DECRETON was vroeger te Oostende aan-
 » gekomen. Hij was schipper van de « Ibis » gewor-
 » den en vader Gerard GHIJS kwam terug met hem.

(6) Zie NEPTUNUS 1978/79 Nr. 2.

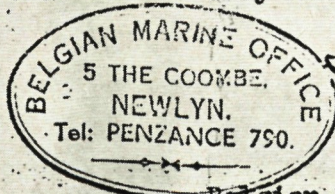
Altijd te samen in het gevaar ! De zorgvuldige H. BEYEN heeft nog andere kostbare documenten bewaard, namelijk het opeisingsbevel van zijn vaartuig en bemanning voor de « Direction de l'Intendance Maritime du Port de Cherbourg-Service des Approvisionnements de la Flotte » en het getuigschrift van « Discharge from H.M. Service » afgeleverd te Brixham in 1946.

TCAL/OPL/4906

BELGIAN MARINE OFFICE
 5 THE COOMBE - NEWLYN
 near Penzance (Cornwall)
 6th June 1944

TO WHOM IT MAY CONCERN

This is to certify that Lucien DECRETON and Hippoliet BEYEN
 are proceeding to SOUTHEND (Essex) in order to join M.F.V. CLAVIS
 to that effect they have to report to skipper DRYSSSE A.



J.E. Wynans

Belgian Maritime Commissioner - Newlyn.

» Benjamin was in Engeland overgebleven. Een maand na mijn terugkomst, ben ik opnieuw naar Engeland vertrokken. Het was dus op 17 december 1945 en het was om mijn boot terug te krijgen.

» De N.53 werd maar in maart 1946 teruggegeven en het is maar op 2 mei e.v. te 4 u. p.m. dat ik mijn N.58, te Brixham, heb teruggekregen. Voor de verhuring van onze vaartuigen, hebben wij een vergoeding van 23 £ per maand gekregen (en niets meer). Op 16 mei 1946, kwam ik terug in België met mijn N.58 en met Benjamin GHIJS aan boord.

» Die dag, was ik juist 10 jaar getrouwd.

» Gerard GHIJS, die, zoals gezegd, vroeger thuis was, heeft zijn vrouw, in pijnlijke omstandigheden teruggevonden. Zijn dochtertje Rosa was, op 12 jaar, in 1940, in Frankrijk gestorven. Anderzijds, bij haar terugkomst zonder haar kind, had de vrouw het huis totaal vernield gevonden. Vader GHIJS werd door het verlies van zijn kind, het verlies van zijn N.25 en het verlies van zijn huis zwaar getroffen. In 1965, is hij tamelijk jong, op 65 j., gestorven.

» Maurice VAN DEN ABEELE mocht ook zijn zoon Lucien niet terug zien. Hij was in Frankrijk door een besmettelijke ziekte aangetast, de kroep, die, in 1940, slachtoffers tussen de vluchtelingen heeft geëist. Hij was toen 14 jaar oud.

» De namen van de bemanningen van de N.49, N.53, N.58 en N.59 werden, te Londen, in het «Gulden Boek van het Zeewezen» opgeschreven. Na de oorlog, hebben de Nieuwpoortse bemanningen het Belgisch Zee-Ereteken gekregen. Zij hebben noch tans het Frans Oorlogskruis 39/45 niet gekregen » terwijl de Heistenaren dit ereteken hebben gekregen ».

En alzo hebben de bemanningen van de N.25, van de N.53 en van de N.58 samen hun oorlogsleven doorgebracht. Zij waren altijd te samen in het gevaar.

Bij beslissing van de Minister van Verkeerswezen te Londen, van 21 juli 1941, werden de namen van de N.53 « André-Lucienne », DECRETON Lucien, Schipper, DECRETON Raymond matroos, CALCOEN August, matroos, van de N.58 « Abel DEWULF », BEYEN Hypoliet, Schipper, DECOSTER Gilbert, motorist en VAN DEN ABEELE Maurice, matroos (onder resp. nummers 246,247,248,311,312 en 313) in het « Gulden Boek van het Zeewezen » ingeschreven met de citatie : « Hebben in gevaarlijke omstandigheden werkelijk medegewerkt aan de ontruiming van Duinkerke en door hun besloten daad talrijke geallieerde soldaten gered ».

Wij danken Hypoliet BEYEN voor zijn nauwkeurige verslagen en August DECROP die de foto's heeft verzameld. Zij hebben zich werkelijk geen moeite bespaard. De ware broederlijkheid, die nog tussen de bemanningen van de N.49, N.53, N.58, N.59 en oud reder Rafaël VERCOUTTER bestaat, verdient een hulde.

N. 58 « Abel Dewulf » - Logboek.

Bemanning :

Schipper : H. BEYEN

Motorist : VANDENABEELE Maurice

Matroos : DECOSTER Gilbert

19 mei : gevlucht uit Nieuwpoort om 9.30 u.

20 mei : aangekomen in Fécamp om 11 u.

23 mei : vertrokken uit Fécamp rond 11.30 u. naar

St.-Vaast-la-Hougue en daar aangekomen om 19.30 u., daar in de baai aan 't anker gekomen.

26 mei : onze vrouwen en kinderen gelost in St.-Vaast-la-Hougue om 10 u. 's morgens en dan wederom in de baai gaan ankeren.

30 mei : ons goed gelost in St.-Vaast-la-Hougue en vertrokken naar Cherbourg, daar aangekomen om 24 u. middernacht.

31 mei : goed geladen in Cherbourg en des avonds om 22 u. vertrokken naar Duinkerke ; om 22.15 u. aanvaring met tuigboot, alle twee zonder licht, voorsterven gebroken en voordek zwaar beschadigd, niettegenstaande dit voortgevaaren in gezelschap van H.5, onze konvoyeur van de N.53, H. 51 en Z.35.

1 juni : om 20 u. geankerd voor Dungenes.

2 juni : 's morgens om 6 u. anker gewonden en vertrokken naar Dover ; daar aangekomen om 10 u. en aan 't anker gekomen.

om 18 u. anker opgewonden en vertrokken naar Duinkerke ; daar 's nachts aangekomen om 12.30 u. ; H.5 gezonken.

3 juni : in Duinkerke van 24.30 u. tot 3 u. ; 's morgens vertrokken met soldaten aan boord, alsook N.53, H.51 en Z.35 ; onze soldaten gelost in Dover 's morgens rond 11 u. ; wij moesten s'avonds wederom vertrekken naar Duinkerke maar 't was te laat ; op de dag rondgelopen met officieren naar Franse torpilleurs.

4 juni : haven van Dover.

5 juni : haven van Dover.

6 juni : vertrokken naar Cherbourg met de tuigboot Goliath en de N.62, N.38, N.53, N.45 ; gans de nacht gelopen zonder licht ; vertrokken uit Dover om 18 u.

7 juni : aangekomen in Cherbourg om 15 u. ; tot 10 juni in Cherbourg gelegen.

10 juni : vertrokken naar Saint-Vaast-la-Hougue, na het goed, dat wij in Duinkerke niet hadden kunnen lossen, gelost te hebben in Cherbourg ; vertrokken om 11 u. aangekomen in St.-Vaast om 20 u. ; tot 14 juni in de baai aan 't anker gelegen.

14 juni : vertrokken naar St.-Valery-en-Caux 's morgens om 5 u. met de H.77, H.51, N.58. Gilbert en Maurice hebben mij voor het vertrek verlaten. Ik heb 2 Franse Mariniers als bemanning gekregen door de Heer

DEPOORTER, Waterschout, die aan boord van de H.77 mede vertrok. Bij Antifer door kleine Franse torpedoboot gestopt en gevraagd waar wij naartoe gingen; deze liet ons weten dat St.-Valery-en-Caux reeds 2 dagen bezet was door den duitsch.

Daarna bij Antifer bij brandend passagierschip geweest; vele doden drevén er rond. Dan teruggekomen tot voor de haven; op zijde gegaan van halfgezonken Franse stoomboot om mitrailleurs af te doen; na 1.30 u. terug vertrokken daar het daar te gevaarlijk was van de vliegers. Enkele uren later zwaar gebombardeerd door een twintigtal duitsche vliegers. Gelukkig niemand getroffen.

15 juni: rond 6 u. 's morgens terug aangekomen te St.-Vaast-la-Hougue. De 2 Mariniers zijn dan aan land gegaan; blijven aan 't anker liggen in St.-Vaast tot 18 juni.

18 juni: orders gekregen om 15 u. de soldaten af te halen in 't fort en daarna gevlucht met de N.25, N.53, N.45, N.41; de soldaten overbrengen naar Franse Patrouilleboot Jacques Morgand.

's Avonds rond 2.30 u. de N.25 moeten laten gaan daar hij zink.
Hij was getuigd door mijn schip en het was storm. Wij waren dan t.w. van Barfleur. De bemanning overgekomen aan boord van mijn schip.

19 juni: aangekomen in Dartmouth Engeland met de N.53 en Z.35 rond 11 u. 's morgens.

van Duinkerke en komt ter plaatse, te 09 u. 35, zelfdertijd als de sleepboot « ROBUSTE ». De « H.M.S. WITHLEY » ligt echter reeds gestrand en in twee gebroken. De « H.M.S. VIMERIA » is bezig het personeel te ontruimen. Te 11 u. 00 komt ter plaatse de « flottilla leader » « H.M.S. KEITH » die het nog drijvende voorgedeelte van de « H.M.S.

WITHLEY » vernielt. Te 18 u. 30 roept de Britse Admiraliteit de « A/A vessels » terug. De 20ste mei wordt de Franse Admiraliteit te Duinkerke (Amiral NORD) op de hoogte gesteld dat de vernieling van het voorgedeelte onvoldoende is en stuurt ter plaatse de « Chasseur 9 » en de « Chasseur 10 » om de vernieling te voltooien. Dit kort en toch nauwkeurig verslag werd voor ons aan de hand van verslag 19 OP/2 Flot.torp. van 1 juni 1940 en verslag van « Chasseur 9 » opgesteld.

Onze betreunde medewerker P.E. SCARCEURIEUX heeft ons inlichtingen over de « anti-aircraft destroyers » gelaten. Zij waren afkomstig van de oudste klassen van destroyers vanaf 1917 tot 1920. « H.M.S.

WHITLEY » 1918 - 1.100 T. - 34 kn. - 4 x 102 a/a/.

« H.M.S. VIMIERA » (licht verschil in de naam) 1917/18 - 1.090 T. - 34 kn. - 4 x 102 a/a - 8 mi a/a (zelfde klasse als de « H.M.S. VALENTINE » waarvan het wrak zolang tussen Terneuzen en de monding van de Braakman is gebleven). « H.M.S. KEITH » 1930 - 1.360 T. - 38 kn. - 4 x 120 - 2 x 40 a/a - 4 mi - 8 T. 533.

BIJLAGE 2

BIJLAGE 1 bis

Vernieling van een oorlogschip vlakbij Nieuwpoort op zondag 19 mei 1940

Wij danken de Franse Marine Nationale die ons, zeer vriendelijk, een kort verslag over deze gebeurtenissen heeft gestuurd.

Op zondag 19 mei 1940, rond 6 uur 's morgens waren de Belgische kust en de Scheldemonding door het 2de Franse smaldeel van « torpilleurs » beschermd. Deze « torpilleurs » worden nog door « vedetten » bijgestaan en moeten, als het nodig is, op de Schelde zelf tussenkomen. Voor het ogenblik, houden deze vaartuigen zich in de rede van Duinkerke waar de wacht werd doorgebracht. Bovendien, wordt een dekking van de Belgische kust tegen luchtaanvallen door een Britse divisie van « anti-aircraft destroyers » verzekerd. Deze vaartuigen patrouilleren, voor het ogenblik, voor Nieuwpoort. Zij moeten de schepen die burgers vanuit Oostende evacueren, in het bijzonder, beschermen.

Om 06 u. 20 wordt de anti-aircraft destroyer « H.M.S.

WHITLEY » door Duitse bommenwerpers aangevallen. De bommen ontploffen dichtbij genoeg om zware schade te veroorzaken. De ketelruimten worden door het water overrompeld. Het 2de Franse smaldeel van « torpilleurs » rukt uit vanuit de rede

Belgische vissersvaartuigen

- O. 9 « Noé »
na oorlog zelfde nummer - 28,17 B.T. - Brugge 1930 - 50/60 P.K. - Rederij DECKMIJN E. - oorlogsthuishaven Brixham.
- O. 1 4 1 « Zeehond »
77,76 B.T. - Oostende 1933 - 180/190 P.K. - Rederij N.V. Zeevisserij « Koning Albert ».
- O. 1 8 6 « Angelus »
67,43 B.T. - Oostende 1928 - 150 P.K. - Rederij MAESEN Leon - Oorlogsthuishaven Brixham.
- O. 1 9 3 « Antoine-Willy »
18,63 B.T. - Oostende 1919 - 25 P.K. - Rederij BLONDE O.
- O. 1 9 6 « Irène-Robert »
na oorlog id. - 44,11 B.T. - Oostende 1923 - 110/120 P.K. - Rederij LAMBRECHT L. - Oorlogsthuishaven Brixham.
- O. 2 0 0 « Jonge Jan »
na oorlog id. - 81,05 B.T. - Brugge 1931 - 200 P.K. - Rederij TROOST Jan - Vrijwilliger uit Dartmouth - ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :
230 NYS Marcel, Schipper
231 DEMEESTER Engel, Motorist en
232 BOGAERT Lieven, Matroos.

O. 2 2 5 « Guido Gezelle »
86,38 B.T. - Temse 1932 - 180 P.K. - Rederij
GERYL Prosper - Vrijwilliger uit Dartmouth -
Ingeschreven in het « Gulden Boek van het
Zeewezen » voor Duinkerke :
333 LUSYNE René, Schipper
334 ANNYS Hector, Matroos.
Verloren in 1951.

O. 2 7 4 Maréchal FOCH †
87,12 B.T. - Fécamp 1930 - 200 P.K. - Reder
LEBLUY P. - Vrijwilliger uit Dartmouth. - Inge-
schreven in het Gulden Boek :
339 LUSEYNE Pierre, Schipper
340 DECOSTER Ferdinand, Motorist.

Verloren bij aanvaring vóór de Engelse kust.

O. 2 8 8 De Normandie
137,32 B.T. - Oostende 1936 - 240 P.K. - Rederij
LENAERS M. en A. Verloren te Dieppe op
magnetische mijnen. - Vele slachtoffers.

H. 4 Antoinette
na oorlog Z.485 - 20,18 B.T. - Zeebrugge 1929
- 48 P.K. - Reder SAVELS Emiel - Vrijwilliger
voor een zending te Saint-Valéry-en-Caux van-
uit Saint-Vaast-la-Hougue - Oorlogsthuis-
haven Brixham - door mijn beschadigd.

H. 5 Sunny Isle †
50,58 B.T. - Brixham 1912 - 100 P.K. - Reder
VLIETINCK Frans. - Ingeschreven in het « Gul-
den Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :
276 VLIETINCK Frans, Schipper
277 VLIETINCK Louis, Motorist
278 SAVELS Leopold, Matroos
279 VLIETINCK Jacobus, Matroos
280 VLIETINCK Marcel, Scheepjongen.
Verloren bij aanvaring in de haven van Duin-
kerke.

H. 4 1 Jacomina
44,19 B.T. - Brugge 1927 - 120 P.K. - Reder
ACKX Frans. - Ingeschreven in het « Gulden
Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :
287 ACKX Frans, Schipper
288 CREYF Albert, Matroos
289 ROTSART Joseph, Matroos
290 DEVINCK Julien, Matroos.
DEVINCK en ROTSART verdwenen met de
O. 339 Charles-Madeleine, vertrokken van New-
lyn op 27 juli 1940 en niet meer teruggekomen.

H. 4 2 Pharaïlde
44,19 B.T. - Heyst 1928 - 100 P.K. - Reder
Theofiel DE GROOTE. - Ingeschreven in het
« Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duin-
kerke :
291 DE GROOTE Theofiel, Schipper
292 DE GROOTE Pieter, Matroos
293 VAN TORRE Gustaaf, Matroos
294 OPTEBEKE Albert, Motorist.
Was later vrijwilliger bij de bevrijding van
Antwerpen.

(Zie NEPTUNUS 1978/1979 Nr 1)

H. 4 6 Rachel-Marie
22,28 B.T. - Oostende 1938 - 35 P.K. - Reder
VANTORRE A.

H. 5 1 Navis Mariae
na oorlog Z.511 - 24,60 B.T. - Zeebrugge 1932
- 75 P.K. - Reder VANDIERENDONCK A. -
Vrijwilliger voor een zending te Saint-Valéry-en-
Caux vanuit Saint-Vaast-la-Hougue.
Werkelijke deelneming aan de ontruiming van
Duinkerke.

H. 7 3 André-Robert-Denise
na oorlog Z.525 - 20,04 B.T. - Oostende 1936 -
60,5 P.K. - Rederij DESMIDT L. - Heeft aan de
ontruimingen van Duinkerke, Saint-Valéry-en-
Caus en Saint-Vaast-la-Hougue deelgenomen. -
Ingeschreven in het « Gulden Boek van het
Zeewezen » :
300 COGGHE Alidoor, Schipper, en
301 COGGHE Henri, Matroos.
Oorlogsthuis-
haven Brixham.

H. 7 7 Gilda
69,64 B.T. - Zeebrugge 1936 - 150 P.K. - Reder
LATRUWE Petrus.
Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zee-
wezen » voor Duinkerke (GHESELLE Andries,
schipper en VERBEKE Charles, matroos) -
Schipper Dries werd gekwetst te Duinkerke
(3 ribben gebroken) - vrijwilliger voor Antwer-
pen a/b O.276 Lucienne-Christian.
De H.77 Gilda, met thuishaven Brixham, werd
op 12 december 1942, bij mijnontploffing ver-
loren. De zes bemanningsleden vonden de
dood : POTS Albert (Coloraine Fr. 11/08/1916),
LENAERTS Arthur (Adinkerke 14/09/1911), MAL-
LEFEYT Louis (Heist 9/01/1904), MALLEFEYT
Constant (Heist 10/09/28, 14 j. l.), POTS Arthur
(Oostende 28/06/1911) en BULTEEL Amandus
(De Panne 1/05/1920).

H. 8 1 Madeleine-Kamiel
na oorlog Z.259 - 73,62 B.T. - Oostende 1937 -
180 P.K. - Reder BEERNAERT A. - Ingeschre-
ven in het « Gulden Boek van het Zeewezen »
voor Duinkerke :
304 BEYEN Raphaël, Schipper
305 GESELLE Désiré, Matroos
306 BEERNAERT Camille, Motorist en
307 THIEL Louis, Matroos.

Z. 3 Irima-Germaine
19,02 B.T. - Oostende 1930 - 70 P.K. - Reder
VANDIERENDONCK Em. - Ingeschreven in het
« Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duin-
kerke :
257 VANDIERENDONCK Petrus, Schipper
258 VANDIERENDONCK Gustaaf, Motorist
259 PLOG Julien, Matroos.
Verloren bij mijnontploffing op 3 augustus 1943.
Oorlogsthuis-
haven Brixham. - Slachtoffers :
VAN DEN ABELE Richard - BEYEN Th. en
GOMBERT L.

Z. 1 1 Zwaluw
na oorlog Z.410 - 23,45 B.T. - Graux (Ned.)
1933/34 - 60 P.K. - Reder COUWIJZER L. - In-
geschreven in het « Gulden Boek van het Zee-
wezen » voor Duinkerke :
262 SERIE Julien, Schipper
263 SERIE Camille, Motorist, en
264 VAN WYNSBERGHE Pieter, Matroos
echte « Bouchoutenaren » !

- Z. 3 1 Gustaaf
28,35 B.T. - Grauw (Ned.) 1934 - 95 P.K. - Reder Wwe SERIE P. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :
273 SERIE Gustaaf, Schipper
274 VANDIERENDONCK Leopold en
275 ADAMS Louis, Scheepsjongen.
- Z. 3 5 Constant-Leopold
35,22 B.T. - Zeebrugge 1931 - 80 P.K. - Reder VAN DIERENDONCK Leopold. - Niet ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » ondanks een goede deelneming aan de ontruiming van Duinkerke (schipper DE WAELE René) - bij ministerieel besluit van 2 juni 1943 werd matroos VANDENBERGEN Gerard in het « Gulden Boek van het Zeewezen » ingeschreven (moedige houding ter gelegenheid van de aanval van de Z.35 door 3 vijandelijke vliegtuigen).
- Z. 7 1 Irma
na oorlog Z.466 - 28,96 B.T. - Zeebrugge 1937 - 90 P.K. - Reder CLAEYS Frans. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :
270 CLAEYS René, Schipper
271 DEZUTTER Henri, Motorist, en
272 BEGYN Nicolaas, Matroos.
- Z. 7 2 Angèle-Lizette
29,36 B.T. - Zeebrugge 1937 - 95 P.K. - Reder VAN WYNSBERGHE Theophiel. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke (Schipper VAN WYNSBERGHE Theophiel - Matrozen WELVAERT Jozef en WILLAERT Georges).
- N. 1 0 Charles
7,22 B.T. - Nieuwpoort 1934 - 15/18 P.K. - Reder CALCOEN Andréas. - Heeft dienst te Saint-Vaast-la-Hougue (watervliegtuigen) gedaan.
- N. 1 6 Sint Antonius van Padua
17 B.T. - Oostende 1928 - 25 P.K. - GHIJS Isidoor.
- N. 3 8 Anna
na oorlog N.775 - 20,94 B.T. - Oostende 1934 - 55 P.K. - DEPOTTER M. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :
308 DEPOTTER Marcel, Schipper
309 NEUDT Gustaaf, Matroos, en
310 NEUDT Frans, Matroos.
- N. 4 1 Marie
na oorlog N.727 - 22,78 B.T. - Oostende 1936 - 80 P.K. - PAAP Jan. - Heeft te Saint-Vaast-la-Hougue dienst gedaan. - Oorlogsthuisshaven Brixham.
- N. 4 2 Adrienne-Louis
na oorlog N.728 - 46,25 B.T. - Oostende 1935 - 95 P.K. - Reder CLOET Maurice.
- N. 4 5 Hernieuwen in Christus
49,50 B.T. - Oostende 1939 - 100 P.K. - Reder VERCOUTTER Raphaël. Was met de laatste, tussen de rede van Brest en Engeland, in de nacht van 19 tot 20 juni 1940. Ingeschreven in het « Gulden Boek van het

Zeewezen » voor de houding van de bemanning tijdens een aanval te Brixham :
345 VERCOUTTER Raphaël, Schipper, en
346 RAPPÉ Gérard, Matroos.

- N. 4 9 Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen
na oorlog N.732 - 39,57 B.T. - Oostende 1934 - 100 P.K. - Reder VERCOUTTER Raphaël. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :
249 RYSSSEN Charles, Schipper
250 DECLERCQ A., Motorist
251 VANDENABEELE Richard, Matroos, en
252 DE LANGHE Charles, Matroos.
(Zie NEPTUNUS 1978/1979 Nr. 2.)
- N. 5 9 Getuigd voor Christus †
39,87 B.T. - Oostende 1937 - 100 P.K. - Reder VERCOUTTER Raphaël. - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke :
314 VERMOTE Camille, Schipper
315 DECROP August, Motorist
316 LEGEIN Leopold, Matroos.
Verloren, bij aanvaring, vóór Duinkerke.
(Zie NEPTUNUS 1978/1979 Nr. 4.)
- N. 6 2 Hoop op de toekomst
na oorlog N.744 - 38,40 B.T. - Oostende 1938 - 100 P.K. - Reder DESAEVER H. en N.

BIJLAGE 3

Belgische sleepboten te Duinkerke

Op 20 mei 1940, werden enkele Antwerpse sleepboten door de Franse Marine Nationale te Duinkerke opgeëist. Dag en nacht, onder de bommen, hebben zij bijstand geleverd.

De « THAMES » (Kapitein SCHUDDINGS Lieven) vertrok op 24 mei naar Saint Malo om een gestrand schip te redden en kwam daarna terug naar Duinkerke. Op 29 mei, werd het schip door een bom op voordek getroffen en moest verlaten worden.

De « MAX » (Kapitein JOUKES August) en de « VULCAIN » (Kapitein DEPAUW E.) werden, op 29 mei, door brandbommen getroffen. Ondanks dappere pogingen om te blussen, werden zij vernield. De « ELBE » (Kapitein LUSYNE Julien) werd, op 2 juni, door een bom getroffen en moest verlaten worden.

Op de 2de juni, heeft de overlevende, de grote sleepboot « GOLIATH » de bemanningsleden van de vernielde sleepboten in Engeland overgebracht. Na de oorlog, hebben de Belgische sleepboten van Duinkerke het Frans Oorlogskruis 39/45, met bronzen ster, ontvangen. De citatie aan de dagorde van de Marine Nationale zegt dat iedereen aan boord moedig en koelbloedig is gebleven.

De « GOLIATH » van de Rederij « Société Anonyme de Remorquage à Hélice » maakte deel uit van een reeks grote Franse sleepboten, programma 1920/1922. Hij werd gebouwd op de werven van « Forges et Chantiers de la Méditerranée - Afdeling

Le Havre». Zijn Franse naam was «L'Étalon». De afmetingen waren: lengte 40 m., br. 8,70 m., 354 B.T. en 1.200 P.K. Na een hardnekkige dienst in Engeland, gedurende de oorlog, werd het schip, te Antwerpen, volledig herbouwd (1949). Hij heeft nog lange jaren dienst gedaan en was, in het bijzonder, belast met de reddingsopdrachten op de Schelde.

BIJLAGE 4

Franse Watervliegtuigen in de baai van Saint-Vaast-la-Hougue

Zoals H. BEYEN verklaart, stegen deze vliegtuigen iedere avond op en kwamen na enige tijd terug. De N.10 moest rond het tijdstip van de terugkeer lichtsignalen aansteken. Ere-Kap.-ter-Zee Georges DEPOORTER heeft ons gezegd dat deze piloten van de «Aéro-Navale» ware helden waren. Zij moesten, met trage vliegtuigen, doelen in het binnenland gaan aanvallen. Op 18 juni, werden enkele toestellen tot zinken gebracht. Zij waren met kogelgaten in de vlotters teruggekeerd. De andere hebben de vlucht genomen. De N.10 was inderdaad belast met de lichtsignalen. Daar de «espionniste» heerste, werd dit vaartuig zelfs beschuldigd seinen naar de vijand te sturen.

BIJLAGE 5

Panterschepen COURBET en PARIS

Gebouwd 1912 - Herbouwd 1929 - 22.000 T. -

Snelheid 22 Kn. - Bemanning 1.070 ;
Bewapening: 12 x 305 - 22 x 138 - 7 x 75 aa -
4 T.450 - 2 mi. ;
Afmetingen: 166 x 27 x 8,90 m.
Bron: P.E. SCARCERIAUX

BIJLAGE 6

Stalen motortreiler A.D. 337 Jacques MORGAND

150 B.T. - Oostende (Beliard-Crichton 1936) -
300 P.K. - Rederij: Société d'armement Remy et
Cie Dieppe ;

Afmetingen: 30,65 x 6,50 x 3,55 m.
Opgeëist van 13 september 1939 tot 15 september
1945; gehecht aan het «Front de Mer du Havre» -
St.-Vaast-la-Hougue - Forces Navales Françaises
Libres ;

Gezagvoerder: Enseigne de Vaisseau de 1ère
Classe (R) TULOUP Victor die op de dagorde met
matroos SAINT REQUIER Marcel werd gemeld voor
dappere houding gedurende de redding van de
bemanning van een brandende pakketboot, in de
rede van Le Havre, onder het vuur van Duitse
vliegtuigen - 11 juni 1940.

Bron: Marine Nationale Française.

N.B. De stoomtreiler «NADINE» was de «AD 57»
uit Dieppe. Dit vaartuig had ook deel uitgemaakt
van het «Front de Mer du Havre» en was onder
het gezag van Enseigne de Vaisseau de Réserve
LE SIEUTRE.



Verbouwing... Modernisering...
Sluit een Persoonlijke
Lening bij de KB.



KREDIETBANK

Wij nemen graag de tijd voor u

Force tempêtes... ou la naissance d'une passion

Il habite dans un ancien hôtel de maître, que rien ne distinguait jusqu'il y a peu, des autres habitations de cette rue tranquille de Saint-Josse-ten-Noode à Bruxelles. Mais récemment, les édiles communaux firent apposer sur la façade de l'immeuble, une plaque commémorative à l'effigie du : « Compositeur belge Maître Albert DUPUIS, 1er Grand Prix de Rome, qui résida ici de 1953 à 1967 ».

L'homme est de taille moyenne, rablé, portant bien la « bedaine d'une certaine prospérité ». Son regard est doux, mais ses yeux pétillants reflètent sa vivacité d'esprit. Ce qui frappe surtout chez ce sexagénaire, c'est la gentillesse naturelle qui émane de ses propos et de ses gestes. Nulle volubilité excessive dénotant la nervosité, mais la parole aisée du narrateur averti pour traduire son enthousiasme, ses vastes connaissances et son expérience de la vie. C'est avec la modestie des gens instruits qu'il aime à discourir de sa passion : la MER et sa prodigieuse histoire. Avec qui ? Avec tous ceux qui entrent dans son domaine. Et qui entre en ami, est toujours le bienvenu chez Léon MOLITOR.

Avec le compositeur Albert DUPUIS comme beau-père, le Général MOLITOR (qui s'illustra à la bataille de Tabora) comme aïeul, et une épouse qui créa avant guerre l'orchestre BETTY DELICE, notre homme se devait lui aussi, de consacrer sa vie à un idéal !

Si tout jeune il n'eut pas la chance, du fait de l'opposition de ses parents, de devenir marin sur un navire, il le fut certes dans le cœur.

C'est dans les années 1925, en route vers Matadi à bord de Thysville, Albertville et autre Stan'ville, que ce passager se trouva souvent confronté avec des tempêtes. Et loin de les subir comme tant d'autres, Léon MOLITOR les vécut ardemment. Il sut apprécier pleinement la force sauvage de la nature, ses dangers mais aussi ses beautés, la petitesse de l'homme face à la grandeur démesurée de l'Océan. Tous ces éléments seront chez lui, les catalyseurs de cet amour de la mer. Amour devenu passion, qui ne devait jamais le quitter. Et voilà bien des années qu'il consacre sa vie à réaliser son rêve, à concrétiser son idéal.

Pour servir sa passion, il commença par réaliser à force de patience et de persévérance, un vaste

diorama qu'il présenta pour la première fois au public en 1972, au Musée Wallon à Liège, à l'occasion d'une quinzaine Maritime.

Et là on put admirer, étalé sur 32 mètres carrés, un port tout entier ne comprenant pas moins de 900 bateaux de tous types, à l'échelle 1/1.200ème (soit environ 6 cm de long !), une gare de triage, des quais de chargement, des grues portuaires, des silos à grains, des entrepôts divers, une raffinerie de pétrole complètement équipée, une base d'hydravions, les services de pilotage du port, une base militaire et son arsenal complet, etc., etc.

Devant ce premier succès recueilli, il récidiva en 1975, en exposant un diorama (quelque peu réduit) de 20 mètres carrés, comprenant quelques 700 bateaux. Ce fut cette fois à l'occasion d'une quinzaine Maritime organisée à Laeken, par l'Association bruxelloise des Anciens de la Force Navale (A.B.A.F.N.) dont il est un membre fort apprécié.

Juin 1976 le revit à Angleur avec un diorama géant de 64 mètres carrés, comprenant cette fois 1.200 bateaux exposés à l'école St. Remy. Ceci dans le cadre d'une quinzaine Navale placée sous le thème de « La Marine à travers les Ages ».

L'événement était certes d'importance, car on y remarqua la brillante prestation de la Musique de la Force Navale et la présence de bateaux du type « vedette ».

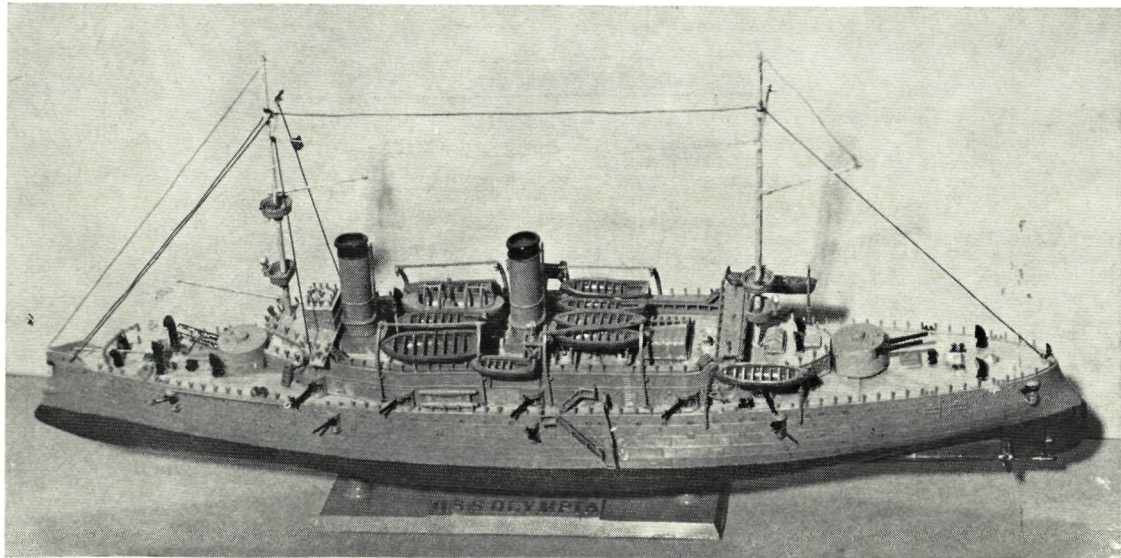
En septembre 1976, c'est à Herstal lors de la quinzaine Maritime de la Force Navale qu'il présenta son diorama portuaire de 48 mètres carrés, agrémenté de plus de 1.200 bateaux. De plus, de nombreuses gravures anciennes (issues de sa collection personnelle !) et plus de 200 maquettes de bateaux à l'échelle 1/72 à 1/400ème, rehaussaient cette prestigieuse manifestation. Cette exposition recueillit un magnifique et énorme succès d'affluence. En effet de nombreuses maquettes étaient de véritables pièces de collection car devenues introuvables dans le commerce. Des connaisseurs ne purent sans doute résister à la tentation de compléter leur propre collection, car des escarpes y déroberent quelques 221 maquettes de bateaux.

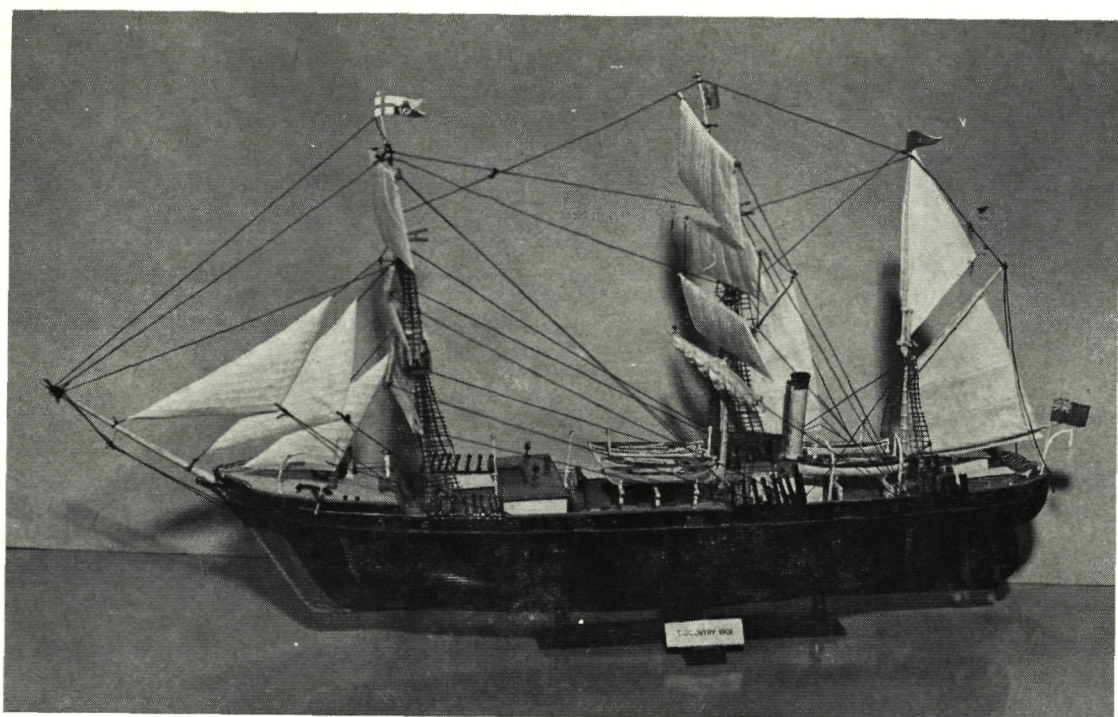
Après les déboires occasionnés par cette dernière exposition, cet homme industrieux entreprit de réaliser un autre grand rêve, et non des moindres, celui de retracer « L'histoire de la navigation à



Vue sur le sous-marin atomique « USS. WASHINGTON », les porte-avions USS. « John F. KENNEDY », le porte-avions français « ARROMANCHES », les cuirassés français « RICHELIEU » et « DUNKERQUE », le « SUFFREN », le USS. « LONG BEACH », le « BROOKE » etc.

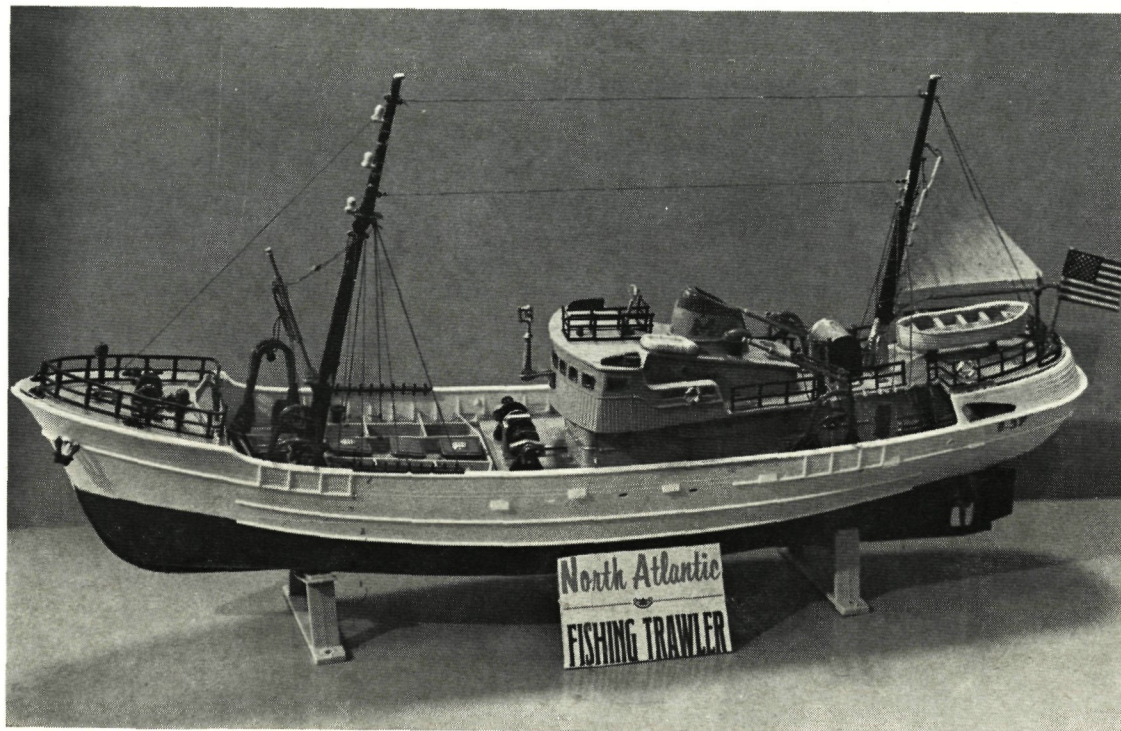
U.S.S. OLYMPIA navire commandant la flotte américaine sous les ordres du Commodore George Dewey lors de la bataille navale de Manille, ou la flotte espagnole fût détruite, le 1mai 1898.





Le « DISCOVERY » navire de l'expédition polaire du Capitaine Cook (1901)

Chalutier de pêche américaine à moteur



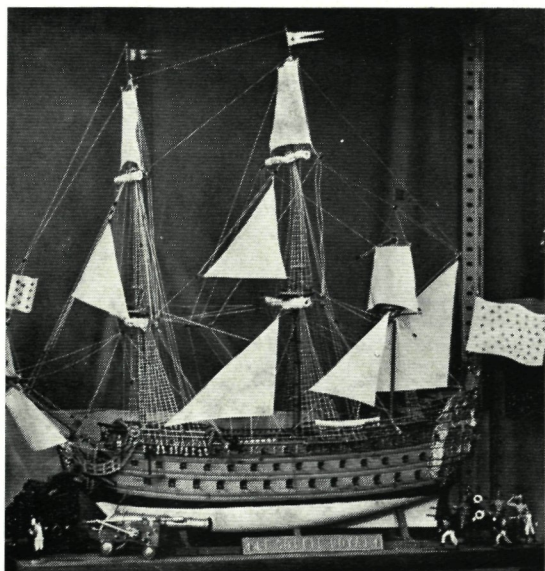
travers les âges » au moyen de maquettes réalisées à une échelle variant du 1/72ème au 1/400ème.

Certes du point de vue technique de construction, il faut y consacrer du temps et de l'argent. Car si les prix de maquettes « communes » peuvent varier de FB 300,— à 3.500,—, il en existe certaines extrêmement rares, dont le prix peut monter à FB 7.850,— telle cette reproduction de 1,50 mètre de long du cuirassé japonais « Yamato ».

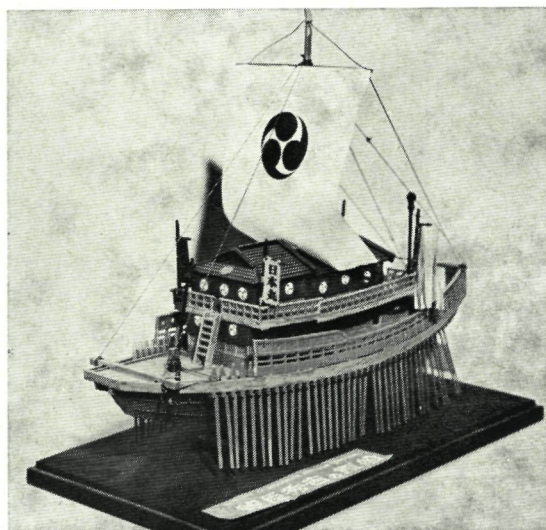
Le temps qu'y consacre notre orfèvre en la matière est de 4 à 5 heures par soirée et à raison de 5 à 6 soirées pour des bateaux qu'il qualifie lui-même de simples. Quant à certains, il faut de 2 à 3 mois pour en terminer la construction... peinture comprise. Tel le « Soleil Royal », — navire de guerre français, lancé en 1669, armé de 106 canons répartis en 3 ponts, jaugeant 1.613 tonneaux, comprenant 836 hommes d'équipage — qui ne comprend pas moins de 2.700 pièces différentes et nécessite 700 mètres de fil pour réaliser les dizaines d'étais, de drisses, d'haubans, de bas-haubans, de galhaubans et autres pataras.



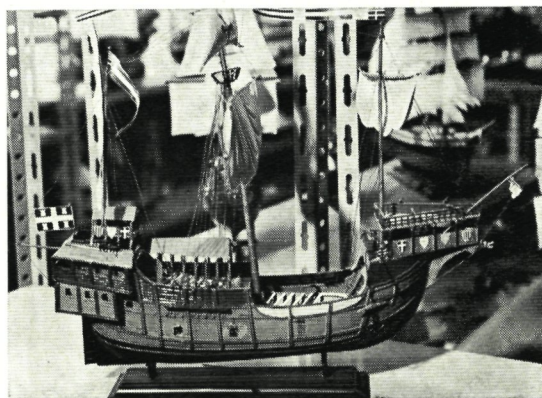
Le « SOLEIL ROYAL » vaisseau français 3 ponts (1669-1692)
Voir description dans texte.



Le « Soleil Royal » vue sur le château arrière avec ses décorations.

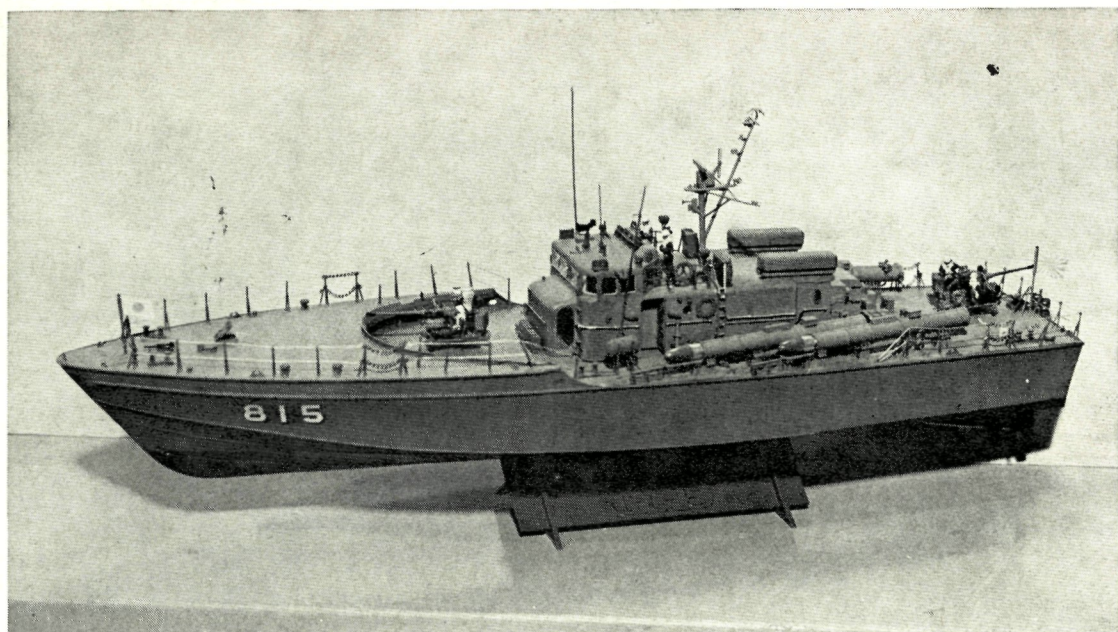


Bateau japonais naviguant vers les 14e et 15e siècle.



Le « CONQUISTADOR » bateau typiquement espagnol issu d'une nef et dont les lignes conques s'apparentent à celles des gallions, naviguait vers 1519 lors d'une grande expédition maritime espagnole dirigée par Fernand Cortez parti pour découvrir et conquérir le Mexique. Le « Conquistador » a du servir au transport de grands personnages. Dimensions : longueur : 35,50 m. longueur hors tout 43 m. largeur : 9,20 m. hauteur du mât à la quille : 29 m.

C'est chez lui à Saint-Josse, que sont ainsi réunis sur des mètres et des mètres de rayonnage, plus de 350 bateaux de tous types, depuis la pirogue primitive jusqu'au dernier sous-marin nucléaire soviétique, en passant par des trirèmes romaines ; des vaisseaux de guerre de Ramsès III ; le bateau Viking de Gokstad et le « Grand Dragon » du roi Knud le Grand ; une jonque chinoise du 6ème siècle ; le bateau à propulsion manuelle imaginé par Léonard da Vinci ; un Sambouck de la Mer Rouge ; la Santa Maria de Christophe Colomb, cette « caraque » de 24 mètres de long, de 8 mètres de large et gréant 315 mètres carrés de voilure ; une Galéasse, frégate (16ème siècle !) à voiles, pourvue d'avirons et ... d'une vingtaine de canons ; un Chebeck des corsaires barbaresques du 17ème siècle voisine avec la Réale, cette galère française de combat construite jusqu'en 1720 ! Le Bounty et ses révoltés, des navires-écoles tels que Mercator, Pamir, Gorg Fock et autre Amerigo Vespucci ; le Fulton et le Great-Western de 1837 ; le cuirassé Potemkine, orgueil de la révolution russe de



Vedette lance-torpilles Japonaise P.T.15 avec équipage.

1917 ; l'Olympia, navire Amiral de la guerre Hispano-américaine. Le Titanic et sa silhouette si caractéristique voisine avec les Lusitania, Elizabeth I et autre France. Des bâtiments de guerre, allemands, anglais, américains, japonais, tels que Dunkerque, Tirpitz, Bismarck, Hood, Missouri ; des porte-avions tels que Arromanche, Saratoga, Jeanne d'Arc, Enterprise, sans oublier le plus grand, le « Shinano », cet ex-cuirassé japonais transformé. Des sous-marins divers, U.S.S. Nautilus, HMS Upholder, U 107, Halibut, ainsi que le Surcouf, le plus grand de la flotte française dont la disparition le 18.2.1942 est encore l'objet de controverses ; La vedette P 109 du défunt J.F. Kennedy ; le Kon Tiki de Thor Heyerdhal ; le navire-hôpital U.S.S. Repose, qui s'illustra en Indochine et en Corée ; le cargo-pirate allemand Atlantis qui modifiait sa silhouette en une nuit pour mieux échapper à ses poursuivants ; des navires de charges de tous types, depuis l'humble caboteur, jusqu'au super-tanker ; le fishing trawler anglais Kandahar ; le crevettier Lulu, bateau espion américain (hé oui !) ; le bateau-phare South Goodwind ; un North Sea Life Boat, sans oublier les Cutty Sark, Thermopylae et autres clipppers de la laine et du thé.

Ce qui est également spécifique chez ce technicien de marine, c'est que non content d'assembler les nombreuses pièces d'un bateau et de les peindre avec le souci du détail, Léon MOLITOR connaît par le menu, les différentes péripéties de la carrière de tous ses navires.

Il vous expliquera par exemple, que ce Cutty Sark, le plus grand de tous les clipppers, fut conçu par H. Linton et construit en 1869 à Dumbarton (Ecosse) pour le négoce du thé.

D'une jauge de 921 tonneaux à peine pour une longueur de 65 mètres et une largeur de 11 mètres, il a un cacatois à son immense grand-mât, et des

bonnettes supérieure et inférieure au mât de misaine. Ses lignes pures et élancées en faisaient un vrai pur-sang. En vitesse pure, il fut souvent battu par le Thermopylae, cet autre clipper d'une voilure si phénoménale qu'il fait 7 nœuds (13 km/h) avec des brises incapables de souffler une bougie. C'est le Cutty Sark qui détient le record absolu sur la distance Manche-Sidney (Australie) en 67 jours. Il est conservé actuellement en cale sèche à Greenwich.

Cette connaissance étendue des choses de la mer il l'a acquise au fil des ans, en se constituant une vaste bibliothèque marine, où sont rassemblés des dizaines de livres contenant des récits de batailles, d'histoires diverses, d'explications techniques de tous bords, et d'exploits en tous genres réalisés par des gens d'une trempe extraordinaire : les Marins.

Là encore son « feeling » de fureteur lui a permis de découvrir des livres hors du commun ou devenus introuvables actuellement.

Après plusieurs heures passées bouche bée à admirer toutes ces merveilles, Léon MOLITOR vous fera encore découvrir une unique collection de soldats de plomb. Ils forment une armée hétéroclite de 350 hommes au total, où un régiment de fusiliers-marins français voisine avec un détachement de la Force Navale belge, encadré de M.P., suivi de près par un régiment anglais d'infanterie de Marine, de fusiliers-marins espagnols et italiens ; les marins allemands de 1914/18 sont également présents à côté de marins russes.

(Pour la petite histoire on vous signalera aussi la présence dans une autre vitrine de 200 fantassins et d'une centaine de soldats de cavalerie de l'époque napoléonienne ; mais ceci est une autre histoire...).

Lorsqu'on demande à cet extraordinaire personnage quelle est la finalité de son entreprise, il vous répond immédiatement : « Je m'efforce de faire aimer et apprécier la Mer, d'inciter les jeunes générations à la respecter et à la comprendre, afin qu'en la servant, elles se forgent un caractère noble et une personnalité empreinte de droiture et de volonté. » Et pour concrétiser cela, il veut céder (gratuitement !) sa collection toute entière, pour qu'elle serve de base — et quelle base ! —

à l'édification d'un vaste musée de la Marine, où les marins en herbe pourraient trouver l'essence même de leur future vocation. Alors enfin, son idéal sera entièrement réalisé.

Ce jour-là, j'ai vraiment rencontré un homme extraordinaire. « Bon sang ne pouvait mentir... »
Merci Monsieur Molitor.

(s) Saint Bernard du Spuikom.



BELANGRIJK

Neptunus stelt U zijn nieuwe gasaansteker voor. De prijs : slechts 200 F, BTW inbegrepen + 25 F portkosten.
Zijn elegantie zal U bekoren en zijn degelijkheid vormt een levenslange garantie. Daarbij komt nog de mogelijkheid om slechts voor 30 F, « Zeemacht » of « Force Navale », in te laten graveren of eventueel uw eigen naam of voornaam aan 5 F per letter.

IMPORTANT !

200 F, TVA comprise, + 25 F frais de port, est le prix du nouveau briquet recharéable proposé par Neptunus.
Son élégance vous le fera envier. Sa robustesse vous le fera garder. De plus il vous est loisible d'y faire graver pour 30 F Force Navale ou Zeemacht ou votre propre nom, prénom pour 5 F la lettre.



De bootsmansfluit (II)

Oppermeester J.B. DREESSEN

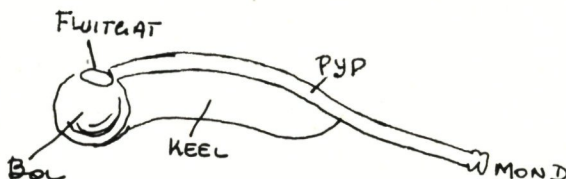
Hoe belangrijk de bootsmansfluit in haar tijd was merken we als we nagaan dat in 1831 Sieur Thomas Marie Letourneur, Kapitein-ter-zee bij de Franse, toendertijd Koninklijke, Marine, in Brest een handschrift uitgaf met de zeer lange naam « Mode de commandement ou essai sur la théorie générale de la manœuvre des vaisseaux et autres bâtiments de guerre ». Hierin kwam een hoofdstuk voor dat als titel droeg: « Dictionnaire des commandements faits avec le sifflet à bord des bâtiments de guerre ».

Dit werk werd waardig bevonden om achteraf gepresenteerd te worden aan de Franse Academie voor Wetenschappen. De auteur had zich in bedoeld hoofdstuk tot doel gesteld een muzikale vertaling te maken van de verschillende fluitsignalen die aan boord in gebruik waren en hieraan een reeks praktische beschouwingen te koppelen. Hij kwam tot het besluit dat men met de bootsmansfluit twee noten kon produceren, een hoge en een lage, die juist een octaaf verschillen. Het was dus niet nodig de stukken die op de bootsmansfluit konden weergegeven worden op een gewone notenbalk te zetten, twee horizontale lijnen volstonden. Op basis van deze twee noten konden dan een reeks tonen gegeven worden: doordringende, afgebroken, roffel- en zweeftoon. In elk geval vond Letourneur de mogelijkheid om in zijn Dictionnaire zo maar eventjes 121 fluitsignalen te verzamelen.

Ergens kunnen we hier wel de vraag stellen wie de knapste was, hij die de 121 fluitsignalen kon geven, of Janmaat die moest weten wat ze beduiden en die ze op een correcte manier ten uitvoer moest brengen.

Het werk van Letourneur werd slechts in enkele exemplaren gedrukt en heeft nooit erg veel verspreiding of belangstelling gekregen. Het bleef een bibliotheekwerk, maar dank hierdoor bleven er een schat aan gegevens in verband met de bootsmansfluit voor ons bewaard. In de Royal Navy waar de bootsmansfluit, zoals in de vorige bijdrage reeds werd gezegd, een eremerksak was van de Lord High Admiral van Engeland van 1485 tot 1562 is het instrument sedert 1671 gekend als de « Boatswain's call » en nog steeds in gebruik. Hier zijn dan twee noten en drie

tonen in gebruik, een hoge en een lage noot die dan in een volle toon, een zweeftoon of in een roffel kunnen gegeven worden. Er zijn in de Royal Navy nog een 15-tal gefloten orders in gebruik, waar wij er een zestal van hebben overgenomen namelijk: **de stilte, doe voort algemene oproep, wekken, boord, middag- of avondmaal, lichten uit.** De bootsmansfluit wordt er gestemd door het fluitgat te vergroten totdat het een geluid geeft als de fluitmond in een middelmatige wind wordt gehouden.

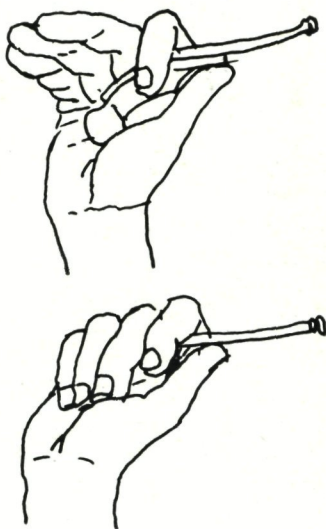
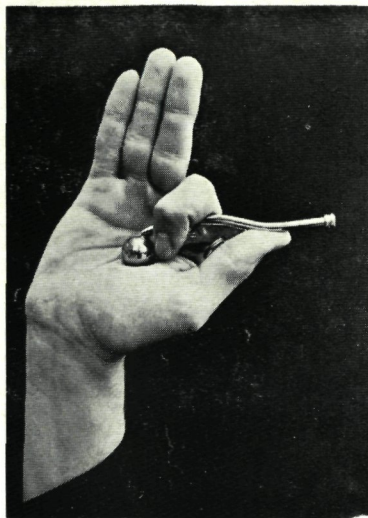


In de Nederlandse marine daarentegen stemt men de bootsmansfluit af door vloeibare hars met was in de bol te laten vloeien en daarna de fluit verticaal te houden zodanig, dat de was niet uit het fluitgat in het pijpje kan overlopen.

Als men met harde wind de mond van het pijpje in de wind houdt en dan een zachte fluittoon hoort, is de fluit goed afgestemd.

De Koninklijke marine gebruikt nog steeds een 30-tal signalen op de bootsmansfluit. De fluit wordt vastgehouden op de wijze, aangegeven op de tekening. De zijkant van de bol rust tegen de palm van de hand en de vingers sluiten zodanig om de pijp, bol en keel, dat het uittreden van de lucht uit het fluitgat daarmee kan worden geregeld.

Men moet er echter voor zorgen dat de hand niet het fluitgat of het gat van de pijp zelf raakt, omdat dit het smoren van het geluid tot gevolg heeft. De verschillende noten en tonen verkrijgt men door met de vingers te werken en door met de mond de luchttoevoer in de pijp te regelen. Een bepaald aantal geluiden is echter slechts nodig voor de signalen die in onze Marine gegeven worden.



Een lage fluittoon verkrijgt men door met onveranderde kracht lucht in de pijp te blazen, daarbij het fluitgat met de vingers vrijlatende. Om een hoge doordringende fluittoon te krijgen moet men met de vingers het uittreden van de lucht uit het fluitgat bedwingen. Dit doet men door de vingers om de bol te krommen zonder daarbij echter de rand van het fluitgat aan te raken. Andere tonen verkrijgt men door de vingers in meerdere of mindere mate om de bol te krommen.

De zwevende toon ontstaat wanneer men de lucht afwisselend hard en zacht in het pijpje blaast, daarbij een zoemende toon uit de keel voortbrengende. Om de roffel te krijgen moet men de tong laten vibreren zoals bij het rollen van de letter R, zodat men hetzelfde hoort als bij de fluitende rol van de kanarie.

Een feit is dat de bootsmansfluit haar belang verloor. Op onze moderne schepen werd de taak overgenomen door spreekbuizen, telefoon en luidsprekers. Als dan toevallig nog ergens een bootzman het gezamenlijk halen van zijn dekzwabbers bij het hijsen van een boot begeleidt met de bootsmansfluit dan kijkt iedereen verwonderd op als hoorde men geluiden uit de oertijd.

Buiten deze uitzondering wordt de bootsmansfluit nog bijna uitsluitend gebruikt voor het overfluiten. Maar toch komt de bootsmansfluit nog wel eens in belangrijke omstandigheden voor de dag, zoals bij de begrafenis van de Engelse koning in 1952, waarbij ze een ereplaats kreeg. Toen de klokken van Westminster Abbey begonnen te luiden en men het stoffelijk overschot van de overleden vorst op het affuit legde klonk de schrilte toon van de bootsmansfluit die het sein «Admiraal aan boord» gaf.

Wat ons echter ook nog van het hart moet is dat verleden jaar de voorschriften van het gebruik van de bootsmansfluit bij het overfluiten in onze marine veranderden. Onze valreepsgasten moeten nu de bootsmansfluit in de linkerhand houden en binst

dat ze het boord fluiten moeten ze met de rechterhand groeten. Nu zijn hier wel een paar objecties tegen. Enerzijds is het behandelen van de fluit met de linkerhand niet zo gemakkelijk, wat de kwaliteit van het overfluiten in onze marine ten nadele zal komen. Anderzijds is het fluitsignaal al een eerbewijs op zichzelf zodat de valreepsgast voor een ongekennde reden tweemaal de eer moet bewijzen. Wij hebben de traditie van het gebruik van de bootsmansfluit overgenomen van de Royal Navy, waarvan we gedurende de tweede wereldoorlog een gewaardeerd onderdeel uitmaakten. Waarom we de traditie van het overfluiten zoals we ze van daar overnamen na ruim 35 jaar moeten opgeven om over te gaan naar een andere manier is moeilijk te begrijpen.

J.B. DREESSEN.



Bibliografie

- Manual of seamanship. Volume I, 1951. HMSO.
- Naval customs, traditions and usage. LP Lovette.
- Le parler matelot. 1976. P. Sizaire.
- Maritieme encyclopedie 1970.
- Handboek voor zeemanschap I.G. Gallandat - Huet.
- The Mariner's mirror. Cambridge. Jg. 1919 en Jg. 1922.
- De Blauwe Wimpel ... 1960.
- Neptunus ... 1969. Nr. 4.
- National Geographic Magazine, vol. 154, nr. 4, 1978.

panorama maritime

Par Henri ROGIE

La présente contribution à notre panorama maritime vous apporte un aperçu du trafic maritime aux ports de Zeebrugge et de Gand pour l'année écoulée. Le compte rendu d'Anvers, d'Ostende et de Bruxelles vous sera donné dans notre prochain numéro.

ZEEBRUGGE

1. Zeescheepvaart		Aantal	BNT
Totaal aangekomen zeeschepen		8.700 (+ 4 %)	26.821.357 (+ 0,7 %)
2. Zeegoederentrafiek			
Aanvoer		Afvoer	Totaal
10.028.139 t. (+ 3 %)		3.437.560 t. (+ 8 %)	13.465.699 t. (+ 4,3 %)
3. Kanaaltrafiek			
	1977	1978	Evolutie
Passagiers	1.605.927	1.732.788	+ 7,8 %
Voertuigen	672.028	715.305	+ 6,4 %

Brève rétrospective

Afin de mieux comprendre l'évolution du trafic au cours de l'année écoulée, présentons d'abord une brève rétrospective des années antérieures.

Pour les transports maritimes en particulier, l'année 1975 avait été franchement mauvaise. La récession économique avait alors atteint le « creux de la vague » et la plupart des grands ports européens clôturaient leur bilan en chiffres rouges. C'est ainsi que Zeebrugge accusait cette année-là un recul de 13 % quant à son trafic maritime, les importations de pétrole brut régressant de plus de 2 millions de tonnes.

L'année 1976 signifie une légère reprise du trafic maritime pour le port de Zeebrugge. Le recul des importations de pétrole brut put être endigué et le trafic des marchandises Ro/Ro progressa sensiblement. Si bien que le bilan final se chiffrà à 12.105.283 tonnes, augmentant ainsi de 3,5 % comparé à l'exercice précédent.

Nouvelle progression du trafic maritime en 1977, cette fois de 3 % par rapport à l'année antérieure, ce qui nous donnait 12.910.495 tonnes en chiffres absolus. Le total des importations régressait toutefois de 1,2 %, n'atteignant plus que 9.727.783 ton-

nes. Les arrivages de marchandises Ro/Ro et de fret containerisé affichaient bien un boni de l'ordre de 16 % et de 18 % respectivement, mais le pétrole brut subissait un recul d'environ 400.000 tonnes, soit de 6 %. La hausse substantielle enregistrée à la sortie — 3.182.712 tonnes, soit + 17 % — eut toutefois un effet largement compensatoire et était due essentiellement aux chargements records de fret Ro/Ro et de containers qui progressaient respectivement de 14 % et de 45 %.

Trafic de ferry-boats en légère régression

Pour ce qui est de l'année 1978, entamons notre analyse du trafic maritime par un bref aperçu du nombre et de la jauge des différents types de navires réceptionnés au port.

Le tableau que nous publions ci-dessous nous montre d'emblée que ce sont les unités porte-containers qui affichent le gain le plus remarquable tant en nombre (+ 11 %) qu'en tonnage global (+ 60 %). L'accroissement assez impressionnant de leur jauge globale nous indique par ailleurs que la hausse du trafic fut essentiellement enregistrée au terminal transocéanique, ce qui traduit bien l'expansion que connurent les lignes intercontinentales tout au long de l'année écoulée.

Les pétroliers affichent eux aussi un gain appréciable quant à leur nombre unitaire (+ 13 %) mais leur jauge globale accuse par contre une chute non moins sensible (— 11 %). Le nombre de grands pétroliers réceptionnés au terminal de la Texaco aura donc été nettement moins important cette année-là qu'au cours de l'exercice précédent.

Pour la première fois depuis bien des années, nous constatons que le trafic des ferries trans-Manche est en légère régression, ce qui aura inévitablement une répercussion négative sur les importations de marchandises enregistrées à la rubrique du trafic Ro/Ro. Comme nous le verrons plus loin, les exportations de ces marchandises ont toutefois affiché une hausse satisfaisante.

En résumé, 8.700 navires de mer totalisant 26.821.357 TNB ont accosté au port de Zeebrugge en 1978. Par rapport à l'année précédente, il s'agit là d'une hausse de 4 % quant au nombre d'unités réceptionnées et de 0,7 % quant au tonnage global quelles représentaient.

Unités réceptionnées	Nombre	Tonnages TNB
Pétroliers	550 (+ 13 %)	4.198.045 (— 11 %)
Porte-containers	824 (+ 11 %)	6.603.210 (+ 60 %)
Ferries	5.189 (— 0,1 %)	13.284.281 (— 2 %)
Autres marchandises	2.137 (+ 9 %)	2.735.821 (+ 6 %)
Total	8.700 (+ 9 %)	26.821.357 (+ 0,7 %)

Légère relance du trafic à l'entrée

Les 8.700 navires de mer réceptionnés au port de Zeebrugge au cours de l'exercice 1978 y déchargèrent 10.028.139 tonnes de marchandises au total, ce qui est 3 % de plus qu'en 1977. Le trafic à l'entrée a donc connu une légère reprise qui s'est soldée par un boni de quelque 300.000 tonnes.

Cette fois, ce sont en ordre majeur les matériaux de construction et les marchandises containerisées qui ont contribué à réaliser ce bilan positif car les arrivages de pétrole brut rétrogradaient une fois de plus et le fret Ro/Ro accusait une baisse pour le moins inattendue. Précisons que les 4 trafics précités représentaient en 1978 quelque 87 % du total des importations par voie maritime.

Voyons maintenant cela en chiffres concrets. Le pétrole brut, principal trafic d'importation du port de Zeebrugge, régresse de plus de 122.000 t

(— 2,6 %). Notons que la plupart des grands ports européens affichent des chiffres rouges quant à leur approvisionnement en « crude » durant l'exercice 1978. Les matériaux de construction dont les arrivages s'étaient stabilisés en 1977 après avoir connu une forte progression les 2 années antérieures, reprennent sur leur lancée et affichent un boni de 241.000 tonnes (+ 16 %) pour l'année écoulée.

Ils deviennent ainsi le 2ème trafic d'importation en ordre d'importance et devancent les marchandises Ro/Ro qui, pour la première fois depuis de longues années, accusent un léger recul se chiffrant à 42.000 t (— 2,3 %).

Vient en 4ème position le fret containerisé qui franchit le cap du million de tonnes en chiffres absolus, enregistrant ainsi un boni de 154.000 t soit un taux d'expansion de 16 %. Comme nous l'avons dit plus haut, la progression absolument remarquable de ces importations fut essentiellement enregistrée à l'O.C.Z. où des nouvelles lignes transocéaniques ont été inaugurées au cours des deux dernières années. Résumons donc comme suit les résultats affichés pour ces quatre grands trafics d'importation :

Importations 1-12-1978	Quantité absolue	Evolution
Pétrole brut	4.641.621 t	— 2,6 %
Mat. de construction	1.731.886 t	+ 16 %
Marchandises Ro/Ro	1.647.707 t	— 2,3 %
Fret containerisé	1.104.097 t	+ 16 %

Quant à l'évolution des importations tout au long de l'exercice écoulé, résumons-la par le tableau suivant où les taux d'expansion sont exprimés par rapport à la période équivalente de l'exercice précédent :

Bilans des importations	Quantité absolue	Taux d'expansion
1-3-1978	2.318.222 t	— 11 %
1-6-1978	4.684.277 t	— 10 %
1-9-1978	7.342.836 t	— 2,7 %
1-12-1978	10.028.139 t	+ 3 %

Ralentissement du rythme d'expansion à la sortie

Passons maintenant au trafic à la sortie et limitons notre analyse aux trois rubriques qui totalisent 90 % du total des exportations, à savoir les marchandises Ro/Ro, le fret en containers et les dérivés pétroliers.

Comme nous le montre le tableau ci-dessous, il y a progrès sur toute la ligne et principalement à la rubrique des marchandises containerisées. Le taux d'expansion atteint 19 %, soit un boni de 172.000 t, et le cap du million de tonnes est à nouveau dépassé. Mettons donc une fois de plus l'accent sur l'expansion vraiment spectaculaire qu'a connue ce trafic au port de Zeebrugge au cours de l'année dernière.

Notons aussi que les exportations de fret Ro/Ro sont en hausse de 111.000 tonnes soit + 6 %, ce qui représente un résultat bien meilleur qu'à l'importation car il se chiffrait en 1977 à 14 %. Remarquons enfin que la progression des produits pétroliers est environ identique à celle enregistrée l'année antérieure, à savoir 9 %.

Tout ceci nous procure un boni global de quelque 255.000 tonnes au bilan des exportations, ce qui représente un taux d'expansion de 8 % pour un total de 3.437.560 tonnes. Rappelons que ce taux s'élevait à plus du double en 1977 soit 17 %.

Exportations	Quantité	Evolution
1-12-1978	globale	
Marchandises Ro/Ro	1.975.915 t	+ 6 %
Fret containerisé	1.034.002 t	+ 19 %
Prod. pétroliers	237.574 t	+ 7 %

Donnons ici aussi un aperçu de l'évolution des exportations tout au long de l'exercice écoulé :

Bilans des exportations	Quantité	Taux
1-3-1978	892.643 t	+ 12 %
1-6-1978	1.802.541 t	+ 15 %
1-9-1978	2.589.399 t	+ 10 %
1-12-1978	3.437.560 t	+ 8 %

**Plus de 13 millions de tonnes, soit + 4,3 %
comme bilan global**

Les chiffres affichés étant positifs tant à l'entrée qu'à la sortie, il s'en suit donc que le bilan global du trafic maritime des marchandises est excédentaire par rapport à l'exercice 1977. Pour l'année écoulée, il affiche un boni de 555.000 tonnes, soit un taux de croissance de 4,3 % pour un total de 13.465.699 tonnes.

Notons que ce dernier bilan est de 578.000 tonnes inférieur à celui de l'année record 1974 comme l'indique le tableau ci-dessous. On remarquera d'autre part que le rythme d'expansion du trafic global est demeuré pratiquement le même depuis 1976.

Année	Trafic maritime	Croissance
1972	10.535.303 t	+ 4 %
1973	12.694.953 t	+ 20 %
1974	14.043.769 t	+ 10 %
1975	12.105.299 t	— 13 %
1976	12.528.398 t	+ 3,5 %
1977	12.910.495 t	+ 3 %
1978	13.465.699 t	+ 4,3 %

Résumons enfin le bilan final 1978 par le tableau suivant :

Entrées	Sorties	Total Zeebrugge
		1978
10.028.139 t (+ 3 %)	3.437.560 t (+ 8 %)	13.465.699 t (+ 4,3 %)

Les résultats de l'activité maritime des grands ports européens sont assez comparables entre eux. Ils sont caractérisés par le recul des arrivages d'hydrocarbures et la progression du trafic de marchandises générales, en particulier le fret Ro/Ro et containerisé.

Cette tendance générale, nous venons de l'illustrer à suffisance pour ce qui concerne l'activité du port de Zeebrugge.

GENT		
1. Zeescheepvaart	Aantal	BNT
Totaal aangekomen zeeschepen	2.920 (— 0,2 %)	9.667.295 (+ 9,2 %)
2. Zeegoederentrafiek		
Aanvoer	Aanvoer	Totaal
12.308.766 t (+ 10,8 %)	3.179.277 t (— 9,7 %)	15.488.043 t (+ 5,9 %)

Introduction

Après Zeebrugge, voici l'exposé du trafic maritime qu'a enregistré le port de GAND au cours de l'exercice 1978. Tout comme c'était le cas pour notre Noordzeepoort, disons d'emblée que les chiffres concernant le trafic de marchandises sont en nette progression au port de Gand. En effet, malgré un nouveau recul des exportations de l'ordre de 9,7 %, le taux d'expansion du trafic marchandises est de 5,9 % grâce au bilan record affiché par les importations : 12.308.766 tonnes en chiffres absolus, soit 10,8 % de plus qu'en 1977. Avant de passer à l'analyse de ces données, voyons un peu comment a évolué le nombre de navires de mer réceptionnés au port.

Au cours de l'exercice 1978, le total de navires de mer qui accostèrent au port de Gand s'éleva à 2.920, soit 7 unités de moins que l'année précédente. Leur jauge globale atteignait 9.667.295 NTB et était en augmentation de 9,2 %. Le tonnage unitaire moyen des navires réceptionnés est donc à nouveau en hausse. Il s'élevait en effet à 3.310 TNB contre 3.032 en 1977.

Ce résultat doit être attribué aux efforts constants des autorités portuaires gantoises en vue d'améliorer les dimensions maximales permises des navires franchissant l'écluse de Terneuzen. C'est ainsi qu'au cours du dernier trimestre de l'année dernière la longueur maximale des navires fut portée de 245 m

à 255 m, tandis que la largeur passa de 33 m à 34 m. Voici maintenant comment ont évolué le nombre et la jauge des navires au cours des dernières années :

Année	Nombre d'unités	Tonnage TNB	Tonnage
		global	moyen
1974	4.093	9.175.221	2.241
1975	3.398	7.880.613	2.319
1976	3.259	9.274.137	2.846
1977	2.927	8.847.493	3.023
1978	2.920	9.667.295	3.310

Bilan record sur le plan des importations

Comme nous l'indique le tableau suivant, le total des importations a atteint un chiffre record pour l'exercice 1978. Il s'est élevé à 12.308.766 tonnes, progressant ainsi de quelque 1.200.000 tonnes ou de 10,8 % comparé à l'année précédente.

Année	Importations	Index
1974	10.286.169 t	100
1975	8.675.490 t	86
1976	11.156.074 t	109
1977	11.107.655 t	108
1978	12.308.766 t	119

Un rapide coup d'œil sur l'évolution des principaux trafics à l'entrée nous révèle une progression sur toute la ligne, à l'exception des produits agricoles et des combustibles solides qui rétrogradent tous deux de 21 % comparé à 1977.

Attachons une importance toute particulière aux produits agricoles devenus depuis 1976 le 2ème trafic d'importation en ordre d'importance. Le recul des arrivages se chiffre donc à 21 %, soit plus de 527.000 tonnes en chiffres absolus. Une bonne récolte de céréales dans nos pays occidentaux en est la cause majeure, ce qui prouve que ce trafic maritime est particulièrement sensible aux fluctuations du marché mondial.

La même remarque concerne les arrivages de produits alimentaires et dérivés qui eux progressent de quelque 182.000 tonnes, soit de 34 % comparé à 1977. Comme tout laisse prévoir que l'importation de ces dérivés continuera à évoluer favorablement, l'entreprise Euro-Silo construit actuellement un silo d'une capacité de 40.000 t. pour le transit de ces produits au port de Gand.

Passons au 3ème grand trafic d'importation, à savoir les produits pétroliers. Ceux-ci affichent une évolution quasi stationnaire qui se traduit par un arrivage global de 1.194.283 tonnes. Quant au principal trafic à l'entrée, c'est-à-dire celui des minerais, on note un boni remarquable de quelque 1.600.000 tonnes, ce qui représente un taux de croissance de 36 %. Considérant la crise qui sévit actuellement dans le secteur sidérurgique, reconnaissons que les 6 millions de tonnes réalisés en chiffres absolus témoignent de la compétitivité du port gantois pour ce qui est de l'approvisionnement en minerais de son vaste arrière-pays.

L'évolution des 5 principaux trafics d'importation que nous venons de commenter peut donc se résumer comme suit :

Importations	Quantité	Croissance
1-12-1978	absolue	
Minerais	6.051.225 t	+ 36 %
Prod. agricoles	1.981.565 t	— 21 %
Prod. pétroliers	1.194.283 t	st.q.
Prod. alimentaires	725.826 t	+ 34 %
Combustibles sol.	699.625 t	— 21 %

Nouveau recul des exportations

Comme nous le disions dans notre introduction, le chiffre global des exportations par voie maritime était une fois de plus en baisse pour l'exercice 1978. Voyons à quel rythme ont régressé les exportations au port de Gand au cours des cinq dernières années :

Année	Exportations	Index
1974	5.564.344 t	100
1975	4.655.785 t	84
1976	4.179.618 t	75
1977	3.520.322 t	63
1978	3.179.277 t	57

Pour 1978, le recul se chiffre donc à quelque 340.000 tonnes, soit 9,7 % comparé à l'exercice précédent. Disons d'emblée que les deux principaux trafics d'exportation, à savoir les dérivés pétroliers et les produits métallurgiques qui totalisent près de 70 % des chargements, accusent un recul sensible qui se chiffre respectivement à 500.000 t. et 114.000 t. comme l'indique le tableau suivant :

Exportations	Quantité	Croissance
1-12-1978	absolue	
Prod. pétroliers	1.102.614 t	— 31 %
Prod. métallurgiques	1.033.964 t	— 10 %

Le recul enregistré à la rubrique des produits pétroliers doit être attribué aux difficultés que connaît actuellement le secteur du raffinage dans l'ensemble du monde occidental. Texaco-Gand n'a pas échappé à la règle et a dû réduire sensiblement la production ainsi que l'exportation de ses produits dérivés au cours de l'année écoulée.

Quant à la régression des exportations de produits métallurgiques, attribuons-la aux activités plutôt réduites du secteur sidérurgique dans la CEE et de l'aciérie gantoise Sidmar en particulier. D'autre part, les chargements de ces produits étant devenus plus restreints en volume, il a été plus fréquemment fait appel aux lignes maritimes régulières et l'on sait qu'en ce domaine le port de Gand n'est guère favorisé.

Trafic global en progression de 5,9 %

Concluons brièvement. C'est bien grâce aux importations en réel progrès que le bilan final du trafic maritime parvient à afficher des chiffres positifs.

Ceux-ci laissent apparaître un boni de 861.000 tonnes comparé à l'exercice précédent, ce qui équivaut à un taux d'expansion de 5,9 % comme le résume le tableau suivant :

Gand	Quantité	Evolution
1-12-1978	absolue	
Importations	12.308.766 t	+ 10,8 %
Exportations	3.179.277 t	— 9,7 %
Total	15.488.043 t	+ 5,9 %

Rappelons que le taux de croissance avait été négatif en 1977 — 4,6 %. Pour 1978, il est donc nettement positif et n'est que de 2,2 % inférieur à celui de l'année record 1974. Ce résultat peut être considéré comme absolument remarquable

pour un port comme Gand qui traite en ordre principal des trafics à caractère spécifiquement industriel et qui, par conséquent, est largement tributaire des fluctuations de la conjoncture économique générale.

Terminons notre analyse par un aperçu de l'évolution du trafic maritime de marchandises depuis l'inauguration de l'écluse de 60.000 tonnes à Terneuzen :

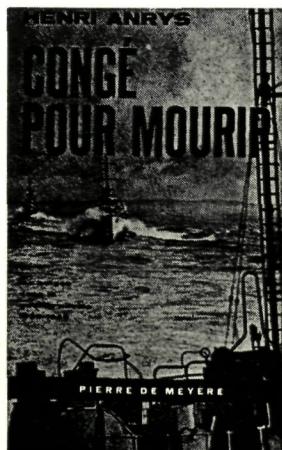
1968 : 2.783.531 t	1974 : 15.850.503 t
1969 : 9.182.669 t	1975 : 13.531.275 t
1970 : 10.497.240 t	1976 : 15.335.692 t
1971 : 11.747.196 t	1977 : 14.627.977 t
1972 : 13.743.304 t	1978 : 15.488.043 t
1973 : 14.694.796 t	



goekint

**een naam die
vertrouwen schenkt !**

**industrialpark oostende
tel. 80 28 01**



CONGE POUR MOURIR, par H. Anrys peut être commandée chez Neptunus, au prix de 480,- F T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 35,- F.

CONGE POUR MOURIR, door H. Anrys nu ook te koop bij Neptunus voor de som van 480,- fr. Een koop dat ieder personeelslid van de Zeemacht zou moeten bezitten. Verzendingskosten : 35,- fr.

Le navire le plus extraordinaire du monde...

LE « GLOMAR EXPLORER » A REPRIS DU SERVICE

Par Jean-Marie de DECKER de BRANDEKEN

Quelque part en plein milieu de l'océan Pacifique, à quelque 1500 milles au sud-est d'Hawaï, un étrange navire se livre depuis peu à d'étranges activités.

Cet étrange navire se présente extérieurement comme un gros cargo, dont la superstructure aurait été remplacée par un de ces derricks utilisés pour les recherches pétrolières. Intérieurement, il diffère aussi d'un cargo ordinaire en ce sens que sa cale ne comporte pas de compartiments. Elle se présente comme un gigantesque caisson, long de 65 mètres et large de 25 mètres, un « bassin de natation flottant » dont le fond peut s'ouvrir pour laisser descendre dans la profondeur des abîmes marins tout un appareillage sophistiqué du type grappins, suceuses, engins de levage, etc.

Cet étrange navire, loué par la firme Lockheed au gouvernement des Etats-Unis, se livre à la prospection minière sous-marine. Il est là pour démontrer qu'il est possible de tirer profit des nodules de manganèse dont regorgent les grands fonds en dépit des coûts d'exploitation énormes des forages en eau profonde. Pour que la démonstration soit convaincante, il faut pouvoir extraire des océans un minimum de deux millions de tonnes de ces nodules polymétalliques par an.

Cet étrange navire n'est pas le seul sur ce terrain riche en perspectives économiques de tous genres. Il y en a trois autres dans les parages, affrétés comme lui par des compagnies américaines. Ce qui le différencie des autres, c'est son nom, « Glomar Explorer », et le fait qu'à l'encontre de ses concurrents, il a ses lettres de noblesse.

Ne fut-il pas, il n'y a guère, le héros d'un des plus récents épisodes connus de la guerre que les services secrets se livrent sous la mer ? Le héros de l'« Opération Jennifer ». Cela se passait en 1974, souvenez-vous. Il s'agissait d'aller repêcher, toujours dans le Pacifique, mais cette fois à 1400 milles au nord-ouest d'Hawaï, l'épave d'un sous-marin russe pour compte de la C.I.A.

Tout avait commencé six ans plus tôt.

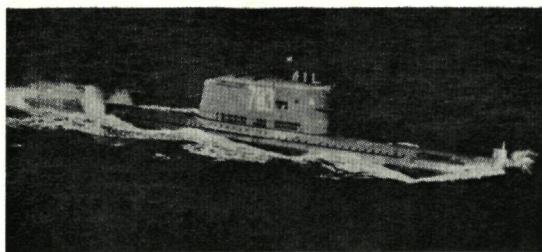
UN SOUS-MARIN DISPARAIT

1. Ce jour du mois de juin 1968, par 28° de latitude nord et 153° de longitude ouest, presque à la perpendiculaire d'Honolulu, une longue masse noire crève la longue houle du Pacifique Nord. Ruisselant d'eau, un sous-marin fait surface. Les 6.000 chevaux de ses diesels, en avant-lente, se mettent à cogner régulièrement. Le panneau du kiosque est déverrouillé : un officier et les matelots du quart s'installent dans la « baignoire », surveillant avec leurs jumelles l'immense étendue de l'océan.

Long de 196 mètres, large de 6,60 mètres, jaugeant 2.350 tonnes, six tubes à l'avant, quatre tubes à l'arrière, équipé de torpilles à tête nucléaire, porteur de trois missiles balistiques à ogive thermo-nucléaire, douze officiers, septante-quatre hommes d'équipage, le long cigare d'acier noir est un sous-marin soviétique du type G (de la classe « Golf », selon la terminologie de l'OTAN), en mission.

Tandis qu'il évolue en larges cercles pour recharger ses séries d'énormes batteries, dans la salle des transmissions les techniciens s'apprentent à entrer en liaison avec leur base de Vladivostok, seul port soviétique du Pacifique Nord, libre de glaces même au plus fort de l'hiver. La machine à coder débite rapidement ses chiffres. Porté par la houle, le bâtiment de guerre tangue doucement.

Soudain, une gigantesque explosion déchire l'air. L'étrave noire se dresse vers le ciel. Une seconde déflagration roule longuement sur l'océan. Alors, après un ultime sursaut, l'étrave glisse, engloutie par le Pacifique. Assourdies par l'énorme masse liquide, d'autres explosions se produisent, en chaîne. Une énorme bulle se gonfle sur l'océan, crève dans un fantastique remous, puis le Pacifique recouvre tout et retrouve bientôt son lourd halètement régulier. Ses nervures broyées, les rivets arrachés par la terrifiante pression de l'eau, le long cercueil d'acier se pose par près de 5.000 mètres de fond.



Un sous-marin de la classe « Golf »

En ce mois de juin 1968, un sous-marin a disparu corps et biens. Il faut un certain temps à l'Amirauté soviétique pour réaliser l'ampleur du drame qui s'est déroulé en moins de deux minutes. Alors, durant dix semaines, elle fait patrouiller une flottille de chalutiers dotés de sonars dans le secteur présumé de la catastrophe. En vain. Les appareils de détection n'enregistrent aucun écho. La flottille soviétique retourne sur ses lieux de pêche, à près de trois cents milles dans le Nord-Ouest.

SELON LES REGLES DU JEU...

2. Les Américains vont prendre le relais. Ils n'ont pas dû attendre les photographies des bateaux de pêche soviétiques prises par les avions de reconnaissance de l'U.S. Navy sur les lieux du sinistre, pour savoir qu'il s'est passé quelque chose d'inaoutumé dans la zone. En fait, la Navy connaît avec précision l'emplacement du sous-marin perdu, car les explosions ont été enregistrées par son système permanent de surveillance au sonar et, notamment par la base de Pearl Harbour.

Au premier stade, il s'agit seulement d'aller voir de plus près ce qui s'est passé. Pour les recherches en grande profondeur, l'U.S. Navy dispose d'un sousmersible secret, le « Mizar ». Le « Mizar » a été utilisé pour repérer les épaves de plusieurs sous-marins coulés, dont le « Tresher » et le « Scorpion » perdus, l'un au large de la Nouvelle-Angleterre, l'autre à 400 milles des Açores, et reposant respectivement par 2500 mètres et 3000 mètres de fond. Grâce au « Mizar », les services de renseignements de l'U.S. Navy, au Pentagone, sont bientôt en possession de photos du sous-marin soviétique.

Ces photos révèlent que la superstructure du sousmersible a été aménagée de manière à pouvoir abriter des missiles nucléaires. La preuve que des sous-marins de ce type ont été dotés de ce genre d'équipement peut être importante dans des discussions au sujet du désarmement, pense la Navy. Au surplus, des missiles, même s'ils ne sont pas du dernier modèle, peuvent être intéressants à examiner, si on veut en savoir plus sur la technologie nucléaire soviétique et l'analyse du code secret auquel les sous-marins stratégiques obéissent aveuglément ne peut manquer d'apporter des révélations sur les techniques cryptographiques de la marine russe.

UN PROJET FOU, FOU, FOU

3. Alors naît le projet fou de récupérer la carcasse, les corps, les missiles, les torpilles. Et surtout le code secret russe. Alors va débiter l'opération

la plus extraordinaire, la plus démesurée que les hommes aient jamais entreprise. Une entreprise qui va engloutir 350 millions de dollars pour arracher aux abîmes un bateau.

Au départ, il y a un cas de conscience. Le code maritime prévoit qu'une épave civile appartient à celui qui la récupère, mais qu'une épave militaire, par contre, demeure la propriété de son gouvernement. Les juristes de la Navy se retranchent derrière ce code pour s'opposer au projet que le haut-commandement naval appuie. Les juristes du Département d'Etat rejettent la thèse de leurs confrères de la Navy, faisant valoir qu'à plusieurs reprises, déjà, les Russes ont récupéré sans aucun scrupule des épaves de navires de guerre appartenant à d'autres pays. Pourquoi vouloir être plus catholique que le Pape ? En outre, l'étude du sous-marin russe renfloué permettra peut-être de redistribuer les cartes dans la négociation avec Moscou sur la limitation des armements stratégiques. Fin du cas de conscience.

La Navy, ne disposant pas des moyens financiers et techniques pour réaliser le projet, le soumet au National Reconnaissance Office, organisme qui dirige la surveillance constante du monde entier, océans y compris, grâce à des satellites orbitant à 3.200 kilomètres d'altitude. Le National Reconnaissance Office trouve le projet intéressant, mais, lui aussi, se déclare incapable de le réaliser.

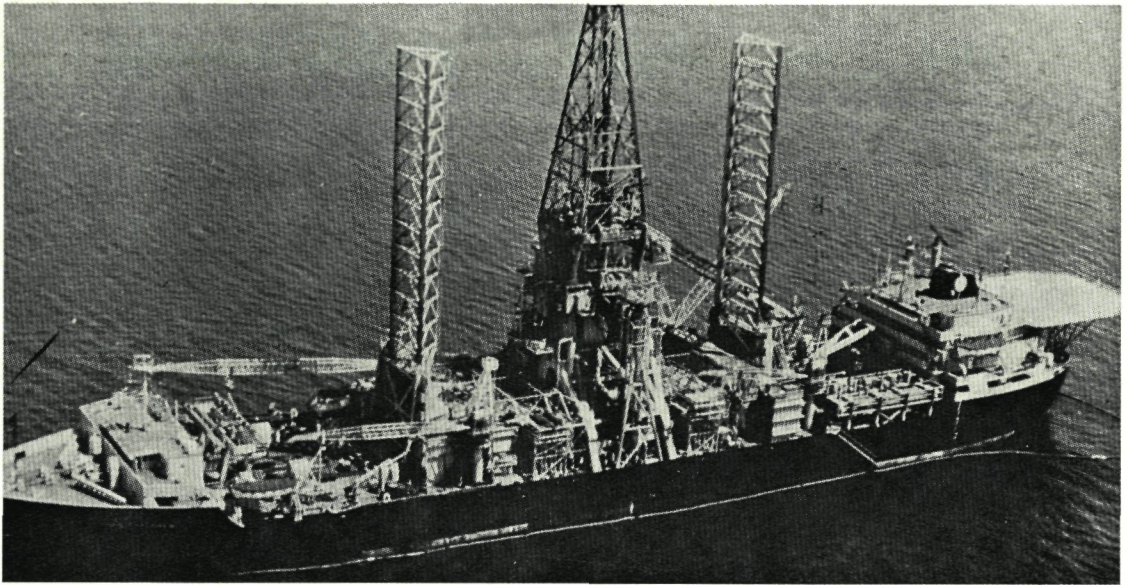
Qui, alors, pourrait être assez téméraire pour monter une opération d'une telle envergure et obtenir les fonds nécessaires à sa réalisation ? Trois lettres, un nom sont prononcés : C.I.A.

Installée à Langley, en Virginie, à peine à quinze minutes, en voiture, du Pentagone, la C.I.A. s'abrite dans un complexe d'immeubles beiges. L'une de ses sections est le bureau de science et de technologie, dirigé par le docteur Carl Duckett. C'est lui qui hérite du projet, à priori aberrant, de remonter le sous-marin soviétique. Il met ses ingénieurs au travail. Conclusion : il faut construire un navire de renflouage, avec une grue titanesque et un grabin non moins titanesque, du jamais vu.

L'Amirauté américaine exerce une pression opiniâtre auprès de Richard Helms, alors grand patron de la C.I.A., qui finit par se laisser séduire par cette opération spectaculaire, digne d'un James Bond.

Mais, il exige qu'une « couverture » soit mise au point, afin que ni les Russes, ni personne d'autre, ne découvrent jamais le vol de leur épave, ce qui risquerait de déclencher une nouvelle affaire, style U-2.

Pour camoufler cette aventure maritime, les hommes de la section « Covert Action » (Action secrète) de la C.I.A. imaginent et mettent au point un scénario destiné à endormir la méfiance des Soviétiques et autres curieux. Son thème : les Etats-Unis se livrent à des expériences futuristes pour l'exploitation de gisements sous-marins de cuivre, manganèse, nickel, molybdène, cobalt. La silhouette du bateau-grue envisagé par Carl Duckett rendra plausible le mensonge. Mais qui va le mettre en chantier ? Un nom est aussitôt avancé, celui de Howard Hughes.



Le « Glomar Explorer » : 36.000 t, 185 m de long, 34 m de large, 5 générateurs Diesel, 12 noeuds. Il est équipé d'une plate-forme pour hélicoptères, de trois derrick renformant des tiges métalliques et de quatre grues pouvant lever, chacune 800 tonnes.

Le choix du milliardaire qui, depuis dix ans, se terre dans son appartement du dernier étage du Sand Dune à Las Vegas, protégé par une armée de gorilles mormons, était à peu près inévitable. Depuis un certain temps déjà, Hughes s'intéressait à l'exploitation industrielle des fonds marins. Il n'était pas le seul industriel américain à s'y intéresser, mais il avait sur ses concurrents l'avantage de disposer des ressources financières nécessaires pour mener ses projets à bien. Huitième fournisseur du Pentagone en matériel militaire : hélicoptères, missiles, systèmes électroniques, satellites...

Hughes et son organisation étaient rodés aux secrets d'Etat. Son goût personnel du secret et du mystère et son patriotisme intransigeant ajoutaient encore à la personnalité du milliardaire excentrique pour en faire l'homme de la situation.

Une année se passe durant laquelle on élabore des plans, on s'assure, à la C.I.A., que les documents récupérés à bord du sous-marin seraient toujours lisibles et on évalue les risques des différentes ripostes possibles des Russes au cas où le projet serait découvert.

Le jeu paraît en valoir la chandelle, on passe aux actes. Contact est pris par la C.I.A. avec Howard Hughes qui accepte sa proposition. La C.I.A. fournira les hommes. Hughes fabriquera le navire. A la Maison Blanche de débloquent les fonds. Reste à obtenir l'adhésion d'Henry Kissinger et de Richard Nixon.

OPERATION JENNIFER

4. C'est chose faite courant 1970. Le projet est baptisé : « Opération Jennifer ». Un an plus tard, en mai 1971, les ouvriers des chantiers navals de la Sun Shipbuilding and Dry Dock Company, de Chester, en Pennsylvanie, attaquent la construction du bateau commandité par Howard Hughes, qui s'appellera « Glomar Explorer ». Présenté comme le premier grand navire de forage en mer pro-

fonde, il a 185 mètres de long (deux fois la taille du sous-marin coulé), 34 mètres de large, 6 moteurs développant 12.000 C.V., 5 générateurs diesel, un poste de pilotage automatisé, une salle de gymnastique et une chambre-froide destinée à recevoir les corps des sous-marinières soviétiques.

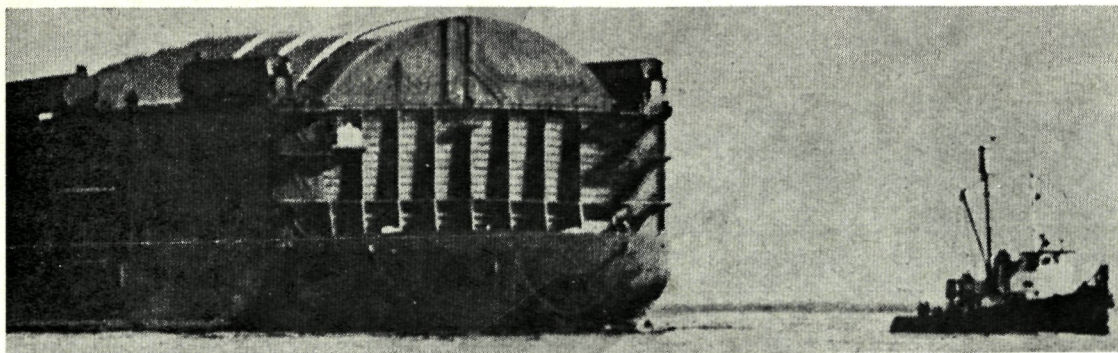
Personne ne doit savoir que la coque de 36 M.p.b. tonnes possède des panneaux mobiles destinés à laisser passer un derrick de 62 mètres de haut, quatre grues d'une hauteur presque similaire, capables de lever 800 tonnes chacune et que la cale du navire doit abriter un « bassin de natation » géant dont le fond pourra s'ouvrir pour embarquer un matériel de forage volumineux.

Comme de bien entendu, le plus grand secret entoure l'entreprise. Ingénieurs et ouvriers, attelés à cette construction particulière, ont juré sur la Bible et la Constitution de ne rien révéler de leur travail. Deux ou trois d'entre eux, seuls, sont au courant de l'objectif poursuivi.

Pour tout le monde, Hughes construit un navire destiné à des forages sous-marins et qu'on équipe par conséquent d'un système de canalisations, pompes, grappins et éléments de succion pouvant se déployer jusqu'à des profondeurs insondées, pour aller recueillir des échantillons polymétalliques au fond des mers.

Pour rendre plausible cette version des choses, Hughes délègue des membres de son état-major à toutes les réunions inter-entreprises consacrées à ce problème. Il s'est même procuré 100 tonnes de nodules qu'on laisse traîner à la vue de tous pour bien montrer qu'il s'agit d'une entreprise sérieuse.

Simultanément, aux chantiers navals de la National Steel and Shipbuilding, à San Diego, un autre bâtiment étrange est en construction. Il ressemble à une espèce de hangar flottant, haut de quatre étages, posé sur une gigantesque barge de 103 mè-



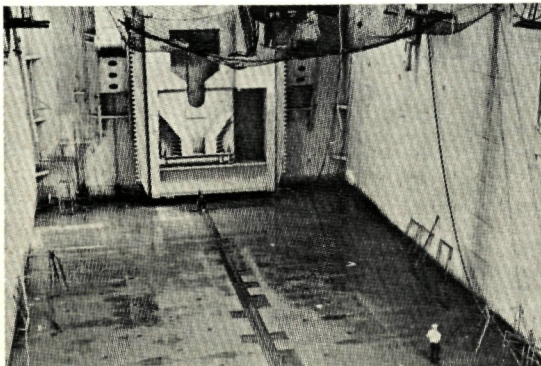
Le HMB-1. Officiellement, cette barge (130 mètres de long, 40 mètres de haut) touchera le fond afin de servir de dragueuse pour les recherches minières. Puis, elle sera remontée à la surface. En réalité, le toit de ce hangar flottant servira à dissimuler son chargement aux satellites d'observation soviétiques.

tres de long au toit mobile, dotée de caissons permettant d'immerger cet assemblage baptisé « HMB-1 ». Là encore, ouvriers et techniciens ont été passé au crible par la C.I.A et on débite à la presse la fable des forages futuristes.

Mai 1974, l'« Opération Jennifer » passe du stade de la préparation à celui de la réalisation. Le « Glomar Explorer » quitte Chester, gagne l'Atlantique par le chenal de la Delaware River et, à 12 nœuds, par le Cap Horn, rejoint sa barge-hangar, le « HMB-1 », à Long Beach en Californie. Dernière ruse de la C.I.A pour déjouer les soupçons : un article très technique publié par la prestigieuse revue « National Academy of Science », réservé aux initiés, faisant état de la découverte dans les fonds, au large d'Hawaï, de nodules de la manganèse que le « Glomar Explorer » et sa barge vont explorer de près. L'ambassade soviétique est abonnée à la revue. Les experts russes lisent la nouvelle et réagissent comme tout le monde : ils gobent la mouche.

5. Juillet 1974. Le « Glomar Explorer » est mouillé au-dessus du sous-marin russe, disparu depuis six ans. La manœuvre délicate commence : la barge est immergée à 45 mètres de profondeur où la maintiennent ses caissons à air comprimé. Un remorqueur la tire pour la placer sous le « Glomar ». Deux pylones descendent par la trappe du navire, que des hommes-grenouilles fixent à la barge immergée.

Alors, on ouvre le toit de celle-ci. Le hangar cachait une énorme pince d'acier articulée. On la fixe à



Le « Bassin de natation », 65 mètres de long, 25 mètres de large, hauteur : cinq étages, dit « la baie infernale ».

une tubulure télescopique sortie des entrailles du « Glomar ». La barge est remontée à la surface. L'opération « Jennifer » entre dans sa phase finale. Piloté par un ordinateur, le « Glomar Explorer », malgré les courants et les coups de vent, ne s'écarte jamais de l'emplacement de sa cible, marquée par des repères sonores. Alors, mètre par mètre, la pince, équipée de caméras et de projecteurs, s'approche du navire mort qui repose dans le lit de l'océan, à 5.000 mètres de fond. Jamais un tel exploit n'a été tenté à pareille profondeur.

Dans le poste de commandes du « Glomar », quarante agents de la C.I.A, spécialisés dans la géologie marine, suivent la manœuvre sur des écrans de télévision. La serre se referme sur sa proie. La remontée commence. Soudain, c'est la catastrophe : à 2.400 mètres de la surface, le sous-marin se brise inexplicablement. La pince ne ramène que la partie avant du bâtiment soviétique, contenant deux torpilles nucléaires et dix cadavres, l'autre morceau retombant vers le fond, avec ses missiles nucléaires, ses dispositifs de guidage et de transmission, ses codes, bref la totalité de ce que la C.I.A. espérait se procurer par cette opération.

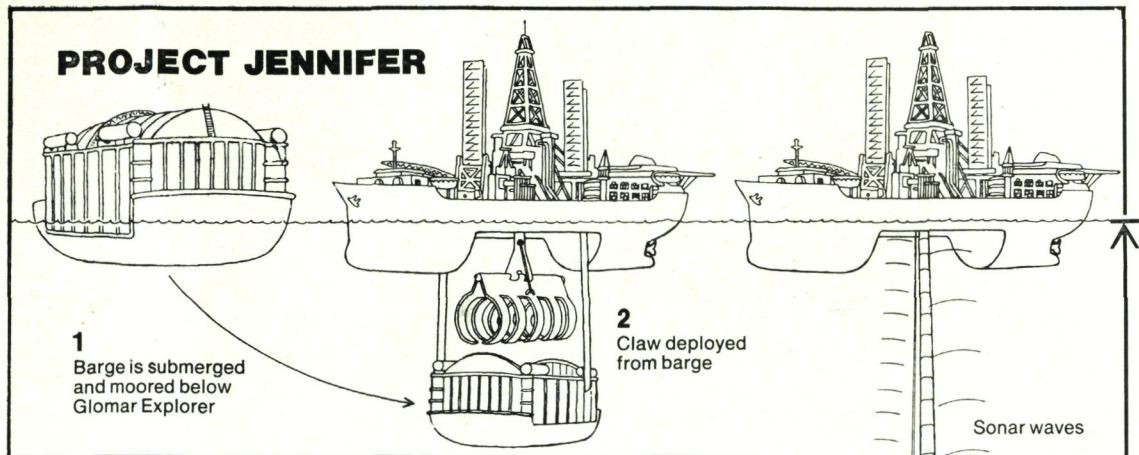
Celle-ci a duré près d'un mois. Impossible de s'éterniser plus longtemps sur les lieux, car la saison des tempêtes approche et on risquerait de compromettre la sécurité du projet qui, jusqu'ici, a été une réussite éblouissante. Au point qu'un navire russe venu en reconnaissance sur le terrain au moment même où le « Glomar » était en pleine récupération du sous-marin, repartit au bout de quelques jours sans que son équipage eût rien remarqué de suspect. Il ne faut quand même pas tenter le diable.

UNE ETRANGE CEREMONIE

6. Bien que le navire soit équipé d'une chambre froide destinée à recevoir les corps des marins russes, les Américains renoncent à ramener ceux-ci.

Avant de regagner la côte Ouest, ils sont immergés, enveloppés dans des linceuls rouges, frappés de la faucille et du marteau, après deux brèves cérémonies ; l'une selon les usages de l'U.S. Navy, la seconde selon le rite soviétique. Au cours de la première, le drapeau américain a été hissé, en berne. Pendant la seconde, l'hymne national russe a été joué, à quelques milles du tropique du Cancer.

PROJECT JENNIFER



Sa mission provisoirement terminée, le « Glomar Explorer », suivi du « HMB 1 » se remet en route à destination d'Hawaï. Le 16 août, il jette l'ancre au large de l'île de Maui, où il manœvrera de façon mystérieuse pendant deux semaines. Un service de navette a été organisé entre le navire et l'île. « Je n'ai jamais su ce qui se passait sur ce bateau, dira Harold Miller dont les vedettes assuraient ce service, sinon qu'on ne voyait jamais personne prendre un bain de soleil sur le pont et qu'un beau soir, entre 9 et 11 heures, j'en ai évacué 130 ou 135 personnes pour en ramener 150 ». Un changement d'équipage complet !

Pour une nouvelle mission, apparemment. Qui était, en effet, prévue pour l'été 1975 au moment où les conditions atmosphériques redeviendraient bonnes.

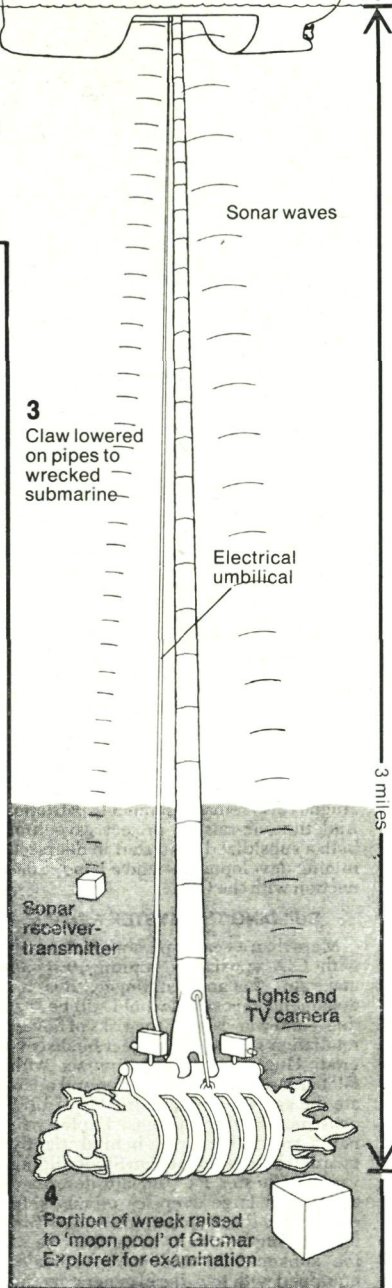
Il s'agissait d'aller récupérer la partie arrière du sous-marin, renfermant le reste de l'équipage et, surtout, le code russe.

Cette mission n'eut jamais lieu, car en octobre, le « Glomar Explorer » et sa barge regagnèrent la Californie. Arrivé à San Diego, ils furent aussitôt soustraits à tous les regards indiscrets et entourés d'un rideau de mystère. Tout ce que les ouvriers de la base purent constater, c'est qu'on en déchargea des objets lourds et volumineux qui remplirent 25 camions poids-lourds. Ceux-ci transportèrent leur chargement à Redwood City, où la barge avait été amenée elle aussi. Après cela, le mystère.

Un mystère qui aurait pu durer longtemps, peut-être même jusqu'aujourd'hui si un événement imprévu n'avait pas eu lieu quatre mois plus tôt, au moment où le « Glomar Explorer » faisait route pour l'endroit où devait se dérouler sa mission.

UN MYSTERIEUX CAMBRIOLAGE

7. Ce jour-là, le 4 juin 1974, quatre hommes armés pénétraient dans les bureaux de la Summa Corporation, appartenant à Howard Hughes, et y raflaient toute une série de dossiers, dont celui contenant les grandes lignes de l'« Opération Jennifer ». Ce dont Hughes informa aussitôt la C.I.A. Deux mois plus tard, Hughes fut approché par les cambrioleurs anonymes qui lui proposèrent la resti-



tution des documents volés pour le prix d'un million de dollars. Il refusa l'offre, se disant que les documents avaient vraisemblablement été photocopiés en vue de tentatives ultérieures de chantage. Quelques semaines plus tard, encore, un vendeur de voitures d'occasion au casier judiciaire déjà chargé prit contact, au nom des cambrieurs, avec un scénariste connu d'Hollywood. Refus de celui-ci et disparition dans la nature de l'intermédiaire en question.

Rien d'étonnant, dès lors, que le secret de l'« Opération Jennifer » finisse par être dévoilé par la presse en février 1975. Cela faisait dix mois, déjà, que cédant aux supplices de William Colby, nouveau directeur de la C.I.A., qui brandissait la raison d'Etat, elle acceptait de se taire.

Dès lors, l'aventure du « Glomar Explorer » prit automatiquement fin. Il n'était plus question d'aller chercher le reste du sous-marin disparu. Tous ces efforts, tous ces dollars n'avaient servi à rien.

Les Russes avaient compris enfin et dépêchèrent sur les lieux un navire qui y croisa longtemps. Cela n'avait plus aucune importance. L'armement récupéré était démodé. Le code secret avait été changé. La preuve en fut le silence de Moscou, pour qui stratégiquement la prise du sous-marin n'aurait guère plus d'importance qu'un masque à gaz de la première guerre mondiale. Questionné sur les retombées de l'affaire, William Colby se borna à dire : c'est loupé !

HUGHES GLOMAR EXPLORER OFFERED FOR LEASE

General Services Administration (GSA) is now soliciting offers for the demise charter of the HUGHES GLOMAR EXPLORER.
Vessel Location—Long Beach, California

LA DERNIERE MISSION

C'était loupé, mais c'était bien essayé !

8. Le « Glomar Explorer » connut alors des jours pénibles. Finie la guerre secrète pour lui. Des mois durant, il resta à quai, en cocon, à San Pedro en Californie, attendant une affectation civile.

Ses installations et son équipement ultra-sophistiqués lui aurait permis d'être utilisé, moyennant des transformations mineures, à des travaux de forage pétrolier ou d'extraction de nodules polymétalliques en grande profondeur. Malheureusement son prix de location prohibitif — 40.000 dollars par jour — décourageait les amateurs. Le gouvernement américain chercha, alors, à le vendre. Sans succès. Encore une fois : trop cher. Il en était à envisager sa mise à la ferraille lorsque se présenta l'offre de la Lockheed Corporation qui, en matière d'exploration industrielle sous-marine, avait un certain retard à rattraper sur ses concurrents et était disposée à « payer le prix d'une Cadillac pour faire le job d'une Ford » pendant un temps limité. Le « bassin de natation » du « Glomar Explorer », qui avait recueilli les débris du sous-marin, sert aujourd'hui d'abri à un autre engin étrange, une espèce d'aspirateur à nodules autopropulsé, truffé de caméras de télévision et de sonars, que les techniciens de la Lockheed installés à bord du navire font évoluer par télécommandes dans les profondeurs.

Le « Glomar Explorer » a temporairement retrouvé sa vocation de pionnier et de navire-mystère. Son coût d'exploitation est malheureusement tel que personne n'oserait lui prédire encore une très longue carrière.

J.M. de Decker.



United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1

TOEN KWAM ER EEN BEER MET EEN LANGE STAART

Door FKP(R) D. VAN HOUDT W.F.J.

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens, aangevuld door hypothesen.

Omstreeks de jaarwisseling 1977-1978 woedde in een Belgisch TV-tijdschrift een hevige polemiek naar aanleiding van het verschijnen van « The Military Balance 1977-1978 » uitgegeven door « The International Institute for Strategic Studies ».

Een der punten welke naar voor kwamen was dat de Sowjet-Unie beschikte over een sateliet-verkenningssysteem. Vooropgezet werd dat dit systeem niet erg betrouwbaar zou zijn.

Korte tijd later werd in de pers gemeld dat de Sowjet-Unie over meer maritieme lanceerinrichtingen beschikte dan door de toenmalige SALT-akkoorden voorzien was (nl. maximaal 62 vaartuigen toegelaten met een totaal van 950 lanceerinrichtingen). Alhoewel hierover weinig of geen officiële gegevens voorhanden waren, werden de ramingen steeds nauwkeuriger uitgevoerd en kwam men tot een eerste vaststelling :

Indien men al de bestaande lanceerinrichtingen telde, werd het duidelijk dat niet aan de SALT-akkoorden voldaan werd.

Een tweede vaststelling was echter :

Indien aangenomen werd dat de kernduikboten met ballistische tuigen (SSBN) van de klasse DELTA I, DELTA II en DELTA III in gebruik genomen werden ter vervanging van de SSBN van het type YANKEE (daterend uit de periode 1964-1974), klopten de getallen nagenoeg en waren er geen afdoende aanwijzingen dat de SALT-akkoorden met de voeten werden getreden.

Eigenlijk kwam deze laatste vaststelling voor het Westen erg goedgelegen. Immers de SSBN YANKEE bezat 16 lanceersilo's voor SS-N-6 SAWFLY tuigen. Daarentegen bezaten de DELTA I 12, de DELTA II 16 en de DELTA III (TYPHOON ?) 20 silo's voor SS-N-8. Sommige bronnen spraken zelfs van 24 silo's aan boord van de DELTA III (TYPHOON ?).

Hieruit kon afgeleid worden dat naarmate de modernisering van de Sowjet onderzeesvloot zich verder voltrok, hetzelfde aantal lanceerinrichtingen zich zou bevinden in een steeds kleiner wordend aantal SSBN.

Hieruit volgde dat de geallieerde (en in het bijzonder de Amerikaanse) SSN (nucleaire « hunter-killer » duikboten dienend ter bestrijding der eventuele vijandelijke SSBN) tegenover minder doelwitten zouden komen te staan, en dat dientengevolge aan inkrimping van hun bouwprogramma kon worden gedacht. Reeds tijdens het voorjaar van 1978 werd hierover gesproken.

Flug echter kwam de ontuchtering :

De YANKEE-klas werd niet uit de vaart genomen. Sommige bronnen meldten zelfs dat de productie ervan zou hernomen zijn.

Hiervoor was slechts één verklaring mogelijk : de YANKEE'S werden door de Sowjet-staf een nieuwe taak toegewezen en wel zo dat zij buiten de omschrijving van « Strategic Arms » van de SALT-akkoorden vielen.

Welke taak kon dit zijn ?

Wellicht konden deze schepen aangewend worden als SSN en eventueel ingezet worden tegen de geallieerde SSBN.

Op deze wijze zou de Sowjet-Unie een dubbele slag slaan :

- a) Modernisering van haar SSBN vloot.
- b) Verwerving van een SSN vloot.

Vooraf dit laatste was voor haar van groot belang gezien de bouwcapaciteit der Sowjet-Unie voor nucleair aangedreven duikboten tamelijk beperkt is en de omschakeling van SSBN tot SSN van de YANKEE'S overbelasting van de scheepswerven voorkwam en de bouw van de modernere DELTA SSBN dus ongehinderd kon verlopen. Tevens werd de inspanning die de bouw der YANKEE'S destijds geleverd had gerevaloriseerd.

De schepen der YANKEE-klas konden op betrekkelijk eenvoudige wijze als SSN aangewend worden. Ze beschikten immers over acht 533 mm lanceerbuizen geschikt zowel voor torpedo's afgeleid van het type M-57 als voor het SS-N-15 tuig dat als tegenhanger van de US SUBROC kan beschouwd worden.

Bij de omschakeling zouden zestien lanceersilo's voor SS-N-6 waarmee elke YANKEE uitgerust is behouden blijven daar ze integraal deel uitmaken van de structuur van het vaartuig en daar also een ingewikkelde, dure en tijdrovende verbouwing vermeden werd.

Deze uitleg bleek geen stand te houden: ook in de nieuwere (?) YANKEE'S werden deze lanceersilo's ingebouwd.

Opvallend was dat de productie van TANGO-klas onderzeeboten met conventionele aandrijving voortgezet werd, alhoewel dit in zekere zin dubbel gebruik zou uitmaken met de YANKEE SSN. Zij beschikken over zes lanceerinrichtingen voor torpedo's en SS-N-15.

De mogelijkheid dat een taakverdeling bestaat waarbij de TANGO'S de ondiepe kustwateren van de USSR vrij dienen te houden van westerse SSBN en de YANKEE'S op de hoge zee dienen te opereren mag echter niet uit het oog verloren worden. Niettemin bleef het behoud van de lanceersilo's aan boord der YANKEE'S voor SS-N-6 SAWFLY vragen doen rijzen.

Het jaar 1978 bracht echter nieuws en wel op drie — ogenschijnlijk niet met elkaar in verband staande — gebieden.

1e De laatste Sowjet verkenningssatelliet van het type waarover tijdens de polemiek in het Belgisch TV-tijdschrift sprake was werd gelanceerd op 5 mei 1978 en beëindigde ongeveer twee weken later zijn opdracht.

Sindsdien gebruikte de Sowjet-Unie verschillende nieuwe types van verkenningssatellieten:

a) Een eerste type geeft een algemeen, niet erg gedetailleerd, beeld van een tamelijk uitgestrekt gebied.

Dit type zendt een dubbele toon zonder telemetrie uit op 19,994 MHz.

b) Een tweede type geeft een meer gedetailleerd beeld van een kleiner gebied.

De uitzending gebeurt op 19,989 MHz.

Het ontbreken van telemetrie wijst er op dat de satellieten de verzamelde gegevens bewaren tot deze bij het overvliegen van een grondstation opgevraagd worden en/of de satelliet terug neerdaalt. Beide satellieten geven een veel nauwkeuriger beeld van het aard- en zeeoppervlak dan tot dan toe het geval was. Over wat zich onder de zeespiegel afspeelt kunnen zijzelf waarschijnlijk weinig gegevens verzamelen. Nochtans zijn juist deze inlichtingen van groot belang voor het bestrijden der SSBN. Dit te meer daar dient opgemerkt te worden dat de Sowjet-Unie over weinig vaste wal-stations beschikt waar deze gegevens zouden kunnen worden verzameld en ze dus haast uitsluitend dient beroep te doen op zee-, lucht- en satelliet-verkenning.

2e Op 13 oktober 1978 lanceerde de USA de eerste van een reeks van acht TIROS N-satellieten, sluitsteen van het ARGOS-project dat drie dagen later in werking trad. Dit project is een voortzetting van het EOLE-project uit de aanvang van de jaren zeventig. De satelliet ontvangt wetenschappelijke

gegevens van een groot aantal waarnemingsstations en maakt ze op zijn beurt over aan grondstations. Daar de waarnemingsposten zich o.a. kunnen bevinden aan boord van schepen, van vrijdrijvende boeien of zelfs aan boord van onbemande ballons verricht de satelliet tevens de plaatsbepaling van elk station.

Voor 93 % van deze plaatsbepalingen wordt een afwijking van minder dan één kilometer vastgesteld.

Bij de overige was de onnauwkeurigheid hoogstens 2 km. De plaatsbepaling geschiedt aan de hand van de frequentie verschuiving der zendgolven van het waarnemingsstation op 401,65 MHz d.w.z. er wordt gebruik gemaakt van het Doppler-effect. De volledige uitrusting van de waarnemingsstations is zeer compact en ze weegt hoogstens een twaalf-tal kg.

Zowel het EOLE- als het ARGOS-project zijn wetenschappelijk en internationaal. Aangenomen mag worden dat de USSR inzage heeft gekregen van de meeste technische gegevens en ook mag niet uit het oog worden verloren dat de Sowjets op het gebied der Doppler-electronica reeds zeer hoogstaand werk hebben geleverd.

3e Einde 1978 werd door de US Navy F-4's een Tupolev Tu 95 BEAR waargenomen. Dit toestel is een oude bekende daar het ontworpen werd in 1954. Tijdens zijn lange loopbaan werd het steeds weer omgebouwd en aangepast aan zijn voornaamste opdracht: maritieme verkenner en maritieme bommenwerper. Ook ditmaal had zich een gedaantewijziging voorgedaan: de geschutskoepel in de staart en zijn radargeleiding waren verdwenen, evenals de achterste ruiten voor de boordschutter. De plaats van het geschut was ingenomen door een staartkegel waarvan de uiterste top een kleine opening vertoonde.

Hoogstwaarschijnlijk bevat deze kegel een kilometerlange sleepantenne voor uitzendingen in de « Zeer lage frequentie-band » (VLF).

Dergelijke uitzendingen kunnen opgevangen worden door antennes welke zich onder water bevinden.

Met deze gegevens kan men zich reeds een beeld vormen hoe een toekomstig Sowjet-systeem van satellietverkenning en wapensysteem gericht tegen

SSBN er zou kunnen uitzien.

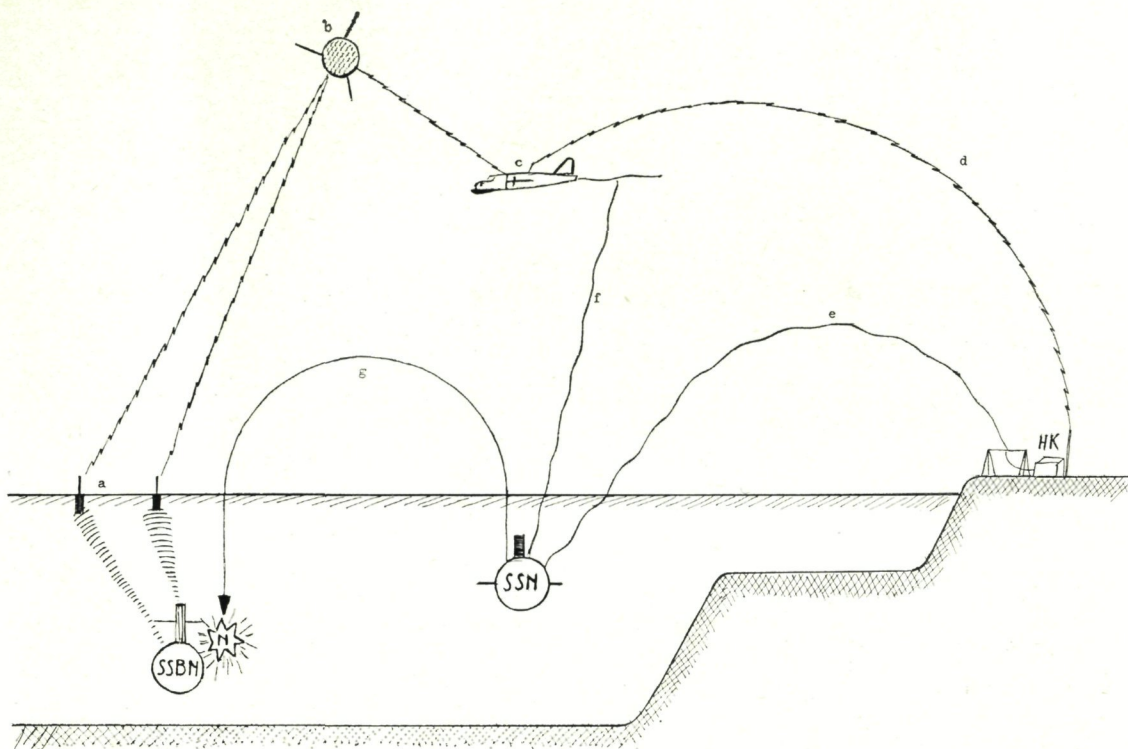
Het is weergegeven in bijgaand schema.

(a) Meerdere kleine boeien met accoustische, magnetische en gravimetrische detectiemiddelen te water gelaten door schepen of vliegtuigen. Eventueel zijn deze tuigen gekamoufléerd als drijfhout.

(b) Deze boeien bewaren de verworven gegevens om ze — op aanvraag — door te zenden naar de satelliet.

Tevens wordt, met de voor ARGOS aangewende techniek, de plaats van de boei bepaald.

(c) Ten einde tijdverlies te vermijden wordt een BEAR-« Langstaart » naar een positie gezonden van waaruit die op zijn beurt de satelliet kan onder-vragen.



Een betrekkelijk klein diëlectrisch venster op de romp van het vliegtuig zou aanwijzing zijn voor de aanwezigheid van de apparatuur nodig voor dit ondervragen.

(d) De ontvangen gegevens worden doorgezonden naar een wal-hoofdkwartier waar de evaluatie geschiedt.

(e) Van hieruit worden aanwijzingen gezonden aan de SSN en dit door middel van de eigen VLF installatie van het walstation.

Gebeurlijk vervallen fasen d) en e) en gebeurt de evaluatie aan boord van de Bear welke dan als alternatief/mobiel hoofdkwartier fungeert, en (f) met zijn eigen VLF installatie de nodige aanwijzingen doorzendt aan de SSN.

— Niettemin gaat nog steeds erg veel tijd verloren vóór een SSN in zulkdanige positie geleid is dat hij tegenover de SSBN torpedo's of SS-N-15 tuigen kan aanwenden.

— Zeer waarschijnlijk heeft de USSR daarom een nieuw wapen ontwikkeld dat best kan omschreven worden als een « lange afstands - SUBROC » (g).

Het tuig zou compatibel zijn met de lanceersilo's aan boord van de YANKEE'S en mogelijk afgeleid zijn van de SS-N-6 SAWFLY waaraan belangrijke delen zouden ontleend zijn (o.a. besturing en aandrijving). De beproeving ervan zou — voor westerse waarnemers — voorgekomen zijn als normale trainingslancerings van de SS-N-6.

— De militaire lading zou bestaan uit een zeer zware nucleaire diepte bom. Ook zou er een inrichting voorzien zijn om deze lading te beschermen tegen beschadiging bij het neerkomen op het water.

De besturing zou het invoeren van nieuwe doel-coördinaten tot kort voor het lanceren toelaten. Gewicht en reikwijdte zouden geringer zijn dan deze van de oorspronkelijke SS-N-6 SAWFLY doch aanzienlijk meer dan deze van de SS-N-15.

— De kracht van de kerndiepte bom komt tegemoet aan de onnauwkeurigheid in de plaatsbepaling van het doel — welke op haar beurt functie is van de tijd verlopen tussen het inzamen van de detectie-gegevens en het lanceren. Zelfs de snelste SSBN zou zich onvoldoende ver kunnen verplaatsen om zich aan ernstige beschadiging — of vernieling — te onttrekken.

De mogelijkheid dat een « depth-charge-pattern reentry vehicle » in ontwikkeling is mag niet uitgesloten worden.

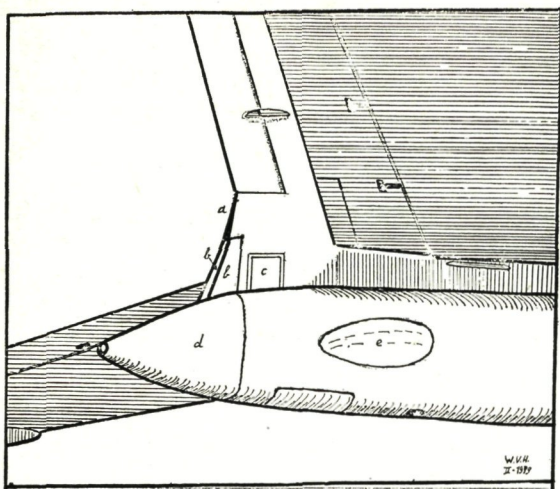
Op deze wijze zou de Sowjet-Unie over een middel beschikken om door een verrassingsactie een aanzienlijk deel van het Westerse afschrikingspotentieel te neutraliseren.

Het geheel van voorgaande hypothese is op dit ogenblik onbevestigd.

Niettemin :

- a) zingen de satelieten hun tweetonig lied ;
- b) varen de YANKEE'S met silo's rond ;
- c) kwispelt de Bear met zijn lange staart.

Door FKP(R) D. VAN HOUTD W.F.J.



Zo ONGEVEER moet de staart van de Beer er uitzien voor een waarnemer onder het uiteinde van het rechtse der pijlvormige staartvlakken.

- a. hier bevond zich de vuurleidings-radar
 - b. afgedekte of verwijderde ramen voor de « boordschutter » (Zo is deze beter beschermd tegen de « terugslag » bij een eventuele breuk van de sleepantenne)
 - c. zijraam dat behouden bleef
 - d. nieuwe « staart » met kleine opening achteraan ; vervangt de dubbele NS-23 kanonnen
 - e. observatiekoepel
- (Opgemaakt aan de hand van mededelingen in de pers - foto's zijn blijkbaar niet beschikbaar of werden niet vrijgegeven).

Nog een laatste woordje over België : bij ons zijn er drie reddingsstations, één te Nieuwpoort, één te Zeebrugge en één te Oostende. Het materiaal bestaat uit drie reddingsboten en drie snel te vervoeren lijnwerp- en wippertoestellen.

OM TE BESLUITEN NOG ENKELE NIEUWSJES

« May in Aden in november »

In november 1978 werden enkele vliegtuigen van het type Ilyushin Il-38 MAY gestationeerd op een vroegere Britse basis in wat nu de Volksdemocratische Republiek Yemen is.

Het betreft een lange-afstands maritiem verkenings- en A/S-toestel vergelijkbaar met de Lockheed Electra/P-3 Orion.

Zijn aanwezigheid zou het inzetten van de Tu-116 BACKFIRE boven het noordelijk deel van de Indische Oceaan zeer vergemakkelijken.

Boven doopvont

De nieuwe Russische bommenwerper waarvan sprake in « Will it Backfire ? » staat klaar om de fabriek te verlaten voor proefvluchten.

- Afmetingen : groter dan deze van de B-1.
- Draagvlakken met veranderlijke pijlsvorm.
- Kruissnelheid boven Mack 1.
- Aandrijving (waarschijnlijk en/of voorlopig) : NK-144 welke mogelijk te zwak zullen blijken.
- Zal in dit geval beroep gedaan worden op het KOLESOV-bureau om een krachtiger voortstuwingsbron te leveren en (zonder naverbranding) de geplande kruissnelheid te behalen ?

* * *

Krivak Mk II ?

Enkele Krivaks werden opgemerkt waarbij de twee gebruikelijke dubbele geschutstorens werden vervangen door twee enkele van groter kaliber. Voordeel : grotere reikwijdte ; nadeel : verminderd vuurvolume.

Het achterdek is enigszins verlengd en de VDS-hangar eveneens. Is er ook een verbeterde VDS-Hydrofooninstallatie aangebracht ?

* * *

Gebrek aan dekkenverf

Het achterdek van sommige Krivaks blijkt op luchtfoto's dubbele sporen te vertonen van twee tijdelijke en/of mobiele installaties.

De sporen strekken zich veelal aan beide zijden uit van de trappen van de achterbovenbouw tot aan twee uitsprongen aan de rand van het achterdek.

Ra-ra welke installatie is dit ?

Laadinstallatie voor de SA-N-4 ?

Rails voor conventionele dieptebommen ?

Rails voor mijnleg-operaties ?

... ?

Februari 1979.

Postzegelnieuws

De geschiedenis der scheepvaart op postzegels (VIII)

door Eerste Meester Chef A.A. Jacobs

Het Reddingswezen en de Filatelie

Het jaar 1974 was voor het reddingswezen wel een zeer bijzonder jaar: verschillende reddingsmaatschappijen vierden inderdaad hun 150-jarig bestaan en de respectieve landen profiteerden ervan om het reddingswezen eens in de «filatelistische» bloemetjes te zetten. Zo zagen emissies van Nederland, Guernsey, Ierland en het Eiland Man het licht. The Royal Life Boat Institution (RNLI) werd gesticht door Sir William Hillary. In 1823 publiceerde hij een brochure onder de titel «Een oproep tot de Britse natie voor de menslievendheid en het beleid tot de vorming van een nationaal instituut voor het behoeden van levens en eigendom voor schipbreuk». Deze oproep vond een grote weerklank en resulteerde in 1824 in de oprichting van de «National Institution for the preservation of life from shipwreck».



Yv. 25

Spoedig daarop werden de eerste twaalf reddingsboten langs de Britse kust gestationeerd. Deze moesten in bedrijf gehouden worden door de vrijwillige steun van plaatselijke comités. Sir Hillary organiseerde de werkzaamheden voor het district van het eiland Man en werd de eerste voorzitter van het comité. Persoonlijk hielp hij als stuurman van de Greathead-reddingsboot van Douglas bij het redden van 305 levens. Het eiland Man kan terecht beschouwd worden als de bakermat van de RNLI (Isle of Man Yv 25). De afbeelding op de 3p laat het profiel van Sir William zien, alsook een deel van de tekst die in zijn grafsteen werd gebeiteld en het embleem van de RNLI.



Yv. 26

Op de 3 1/2p (Isle of Man Yv 26) zien we de Royal Mail Steam Packet «St. George» te pletter slaan op de rotsen in de Douglasbaai op 20 november 1830. Sir William Hillary en enkele vrijwilligers schoten ter hulp. De reddingsboot dreigde voortdurend te kapseizen. Vier bemanningsleden waaronder Hillary werden overboord geslagen, toch kwamen ze terug aan boord van de zwaar gehavende boot. Na hard zwoegen werden de 22 bemanningsleden van de «St. George» gered.



Yv. 27

Na deze ervaringen liet Hillary een toren bouwen om drenkelingen die op de rotsen terecht kwamen een tijdelijke schuilplaats te geven. Deze toren, die nog steeds een opvallend baken is in de Douglasbaai, staat afgebeeld op de 8p zegel rechts van de reddingsboot «Manchester en Salford» terwijl deze de haven van Douglas verlaat (Isle of Man Yv 27).

Op 28 maart 1974 werd door de Ierse Republiek een mooie zegel uitgegeven ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van het RNLI te Dublin. Op het beeld de reddingsboot «Mary Stanford».



Yv. 375



Yv. 376



Yv. 377

Ter gelegenheid van de «Ninth International Life-boat Conferencie» te Edingburg, gaf Engeland drie mooie zegels uit die uitstekend de evolutie weergeven (Engeland Yv 375, 376, 377).



Yv. 489

In feite had Amerika reeds in 1815 een georganiseerd reddingswezen. Sinds 1790 werkte daar de «kustwacht», een para-militaire organisatie die zich ook bezig hield met hulpverlening aan schepen in nood (USA Yv 489).

Op het Europese continent is het voorbeeld van Sir Hillary allereerst door Nederland gevo'gd. In november 1824 werden twee door particulieren geleide reddingsmaatschappijen opgericht. De Noorden Zuidhollandse Reddingsmaatschappij met zetel te Amsterdam en de Zuidhollandse Maatschappij tot redding van schipbreukelingen met Rotterdam als thuishaven.

In het jubileumjaar 1974 werden allerlei activiteiten georganiseerd om de schijnwerpers op het werk van deze verenigingen te richten.

Voor het signaleren van strandingen was men aanvankelijk afhankelijk van strandjutters. Toen op 1 juli 1882 ten noordwesten van Scheveningen een scheepsramp 63 mensenlevens eiste, was dit een aanleiding om een kustwachtorganisatie in het leven te roepen. Slechts in 1886 kon men rekenen op betrouwbare uitkijk en berichtgeving van een kustwacht. De plaatselijke reddingscommissies beslisten over het al dan niet uitvaren van een reddingsboot.

Alles laat voorzien dat ze zich zal blijven inspannen om deze verkenningwijze verder te perfectioneren.

Voor de rampen zijn er natuurlijk veel verklaringen: de zwakkere constructie van houten schepen, het overgeleverd zijn aan de golven door het ontbreken van eigen voortstuwingsmiddelen, de gebrekkige navigatie, het ontbreken van oriënteringspunten in de vorm van vuurtorens en andere kustverlichting, het gemis aan voorafgaande waarschuwingsmogelijkheden (weerbericht, radio) en de afwezigheid van een goed alarmsysteem op de kust van de stranding.

Aanvankelijk werd een schipbreuk slechts opgemerkt door het aanspoelen van wrakhout, of omdat men geen nieuws meer kreeg van het vaartuig. Sinds mensenheugenis was de schipbreukeling een soort vogelvrijverklarde. Een gestrand schip was niemands eigendom. Mensen, materiaal en goederen waren een prooi voor wie er het eerst bij was. Er gaan verhalen van opzettelijk uitgelokte strandingen door in stormnachten licht in de duinen te doen branden. Ook heet het dat loodsden vreemde schepen met opzet op de zandbanken stuurden.

Koning Hendrik II van Engeland dacht er in 1174 goed aan te doen de strandoverrijen en wreedheden tegen te gaan. Hij bepaalde dat schip en goederen niet buit mochten worden gemaakt wanneer één levend wezen (zelfs een dier) er in slaagde de wal te bereiken. Dat de plaatselijke kustbewoners er soms voor zorgden dat geen overlevenden land bereikten ligt voor de hand (Barbuda Yv 46).

Een schip zonder levende bemanning gold als een schip zonder eigenaar. De kustbevolking had er alleen maar belang bij dat de opvarenden tot de laatste man omkwamen.

Pas in de tweede helft van de 18e eeuw kwam er een verbetering in deze toestand.

In 1924, toen het 100-jarig jubileum werd gevierd, verschenen in Nederland twee postzegels met het reddingswezen als thema. Op de 10ct is een reddingsvlot afgebeeld, dat op de stelling klaarligt. (Nederland Yv 157/158).

In 1933 zien we op een Nederlandse zegel het tehuis van de Prins Hendrik Stichting te Egmond aan Zee. We zien hier een zeeman in zijn oliekleiding en zuidwester, de kleding waarmee de redders in de reddingsboot stappen, weer en wind trotseren om naar een schip in nood te varen (Nederland Yv 257).

De 6ct toont een zgn. Groenlandse sloep, een der eerste roeireddingsboten die door de NZHRM gebruikt werden (Nederland Yv 256). In Den Helder werd het Nationaal monument ter nagedachtenis van de zeeredders opgericht (Nederland Yv 254).



Yv. 1005

Tenslotte gaf Nederland op 30 juli 1974 een herdenkingszegel uit met in het beeld de reddingsboot de «Gebroeders Luden» van het station Leeuwenoog (Nederland Yv 1005). Ongelooflijk hoeveel schipbreuken er aan onze kusten hebben plaatsgehad, maar wie de lange lijst der strandingsrampen overziet moet het wel geloven.



Yv. 344



Yv. 339



Yv. 208



Yv. 414

Na Nederland werden er in tal van landen reddingsorganisaties opgericht. In België in 1838, in Denemarken in 1852 (Denemarken Yv 344), in Frankrijk en Duitsland in 1865 (BRD Yv 339), in Noorwegen in 1891 (Noorwegen Yv 208/211), in Zweden in 1907 (Zweden Yv 414, 415) en in Po'en in 1950 (Polen Yv 1900).

In tegenstelling tot de oude reddingsboten die met roeiriemen werden voortbewogen is de laatste aanwinst van Man de RNLB («Osman Gabriël» een ware luxe (Isle of Man Yv 28). Het is een 37 voet zelfrichtend schip van de «Rother» klasse, met



Yv. 1009

dieselmachines goed voor 8 knopen met een radius van 125 zeemijlen, uitgerust met radar, MF en VHF radiotelefoon, echolood en andere hulpmiddelen voor de redding op zee.



Yv. 28

Scheepsrampen zijn dank zij de degelijkheid van het materiaal gevoelig gedaad. Nochtans moeten de reddingsboten vele malen uitrukken voor het redden van watersportbeoefenaars. De diensten zijn gratis. Er mogen evenwel geen sleepdiensten verricht worden door de reddingsboten zodra een sleepboot aanwezig is. Hun taak is volbracht zodra de schipbreukelingen aan wal zijn gebracht. Soms werken de reddingsmaatschappijen samen met de opsporings- en reddingsdiensten van de marine teneinde met vliegtuigen en helicopters hulp te bieden op zee (Zweden Yv 899).



Yv. 84



Yv. 85

De in 1974 uitgegeven reeks van Guernsey (Yv 84, 85, 86, 87) toont ons duidelijk de evolutie van de reddingsboot sinds 1875.



Yv. 87



Yv. 86

Slysavarnafélag Islands — SVFI — of de Nationale Zeereddingsdienst van IJsland werd gesticht in IJsland op 28 januari 1928. De IJslandse Visserijmaatschappij nam het initiatief voor de oprichting van de SVFI.



In de statuten van de vereniging kan men ondermeer lezen: het doel van de vereniging is het voorkomen van ongevallen op zee, verdrinken en andere rampen. Er wordt ook voor gezorgd dat zo snel en efficiënt mogelijk hulp geboden wordt aan schepen in nood.

Het onmiddellijke doel bij de oprichting was zo vlug mogelijk materiaal te verzamelen om op passende wijze hulp te kunnen bieden ter zee en aan wal en dit materiaal onder de bescherming te stellen van het publiek. Er werd gestreefd naar meer veiligheidsmaatregelen aan boord van de schepen. In 1937 werden de activiteiten uitgebreid en nam de vereniging ook de behandeling van rampen aan land op zich. Hierdoor kreeg de maatschappij meer armslag en konden meer fondsen verkregen worden. De vereniging had nu een dubbel doel: voorkomen van rampen in het algemeen door betere informatie en reddings- en hulpoperaties zowel aan land als op zee.

Weldra werden ook buiten Reykjavik districten afgebakend en comités opgericht onder de supervisie van de SVFI. Het eerste reddingsstation werd operationeel in de zomer van 1928 te Sangerdi. Speciaal opgerichte vrouwencomités zorgden voor het rondhalen van geld dat bestemd was voor het aanschaffen van reddingsmateriaal. Momenteel zijn er zo'n 30 vrouwenorganisaties actief bij het inzamelen van geld. Dit initiatief wordt in IJsland gul onthaald. Ongeveer 13.000 vrouwen zijn lid van de comités. De leden van de SVFI-comités zijn allen vrijwilligers. Hun aantal in IJsland overtreft de 30.000.

De eerste redding van de vereniging werd uitgevoerd in maart 1931 toen de leden van het Thorbjørn squad 38 man konden redden van de Franse trawler «Cap Fagnet».

De meest spectaculaire redding in de geschiedenis van de vereniging werd uitgevoerd door de Breadrabandid sectie. Op een vrijdagmorgen in december 1947 werden twaalf man van de gestrande Engelse trawler «Dhoon» na een dagenlange strijd tegen de storm op de Latrabjargrots gered. De reddingsoperaties duurden tot maandagavond 15 december.

Momenteel zijn er 87 SVFI squads in werking. Ook bouwde de SVFI in de loop der jaren 44 schuilhutten voor drenkelingen. In 1951 kreeg de vereniging een vliegtuig en in 1965 kon zij beschikken over een helicopter, waarvan de IJslandse kustwacht mede-eigenaar is. De IJslandse vaartuigen moeten op geregelde tijdstippen hun posities opgeven, en op de kades van de havens werd er voor gezorgd dat voldoende reddingsmateriaal aanwezig is.

Op 1 december 1978 werd een bijzondere postzegel uitgegeven ter gelegenheid van de 50e verjaardag van de stichting van de SVFI.



INFO RESERVE

OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

XXIIème Congrès de Liège.

C'est sous un soleil radieux que le 19 mai écoulé avait lieu le XXIIème congrès national de notre association. Pour la deuxième fois depuis la création de notre cercle de marins, la Cité Ardente accueillait les participants venus surtout de Bruxelles et du pays wallon.

Si les officiers de réserve flamands boudèrent quelque peu ce congrès, la faute n'en incombe nullement aux organisateurs qui avaient élaboré un programme de choix. Le problème des ordres de marche, d'abord accordés puis retirés par l'EM de la FN, n'a guère favorisé la participation de nos membres devant venir du lointain pays flamand et cela est bien dommage.

Au programme de la matinée figurait l'accueil à la caserne Chevalier Fonck, le dépôt de fleurs au Monument national de la Résistance et la réception à l'Hôtel de Ville offerte par la municipalité de Liège. Le lunch se déroula à bord du « Ville de Liège » qui effectuait entretemps une brève excursion sur la Meuse ensoleillée.

Toujours à bord de la vedette fluviale avait lieu l'après-midi la traditionnelle séance d'information présidée cette fois par le KVK Van Ransbeek, ZSI/IRP, qui représentait le Vice-Amiral Van Dyck.

L'assemblée générale statutaire ainsi que l'élection de 7 nouveaux membres du Conseil d'administration se déroulèrent ensuite, tandis que le CPF (R) Planchar, président national de notre association, faisait le bilan des activités de l'exercice écoulé.

En annexe, vous trouverez un compte-rendu plus détaillé de ces diverses activités.

Le repas du soir, heureusement plus copieux et plus appétissant que celui du midi, avait lieu dans un établissement situé le long de la Meuse. Ce fut le moment idéal pour le speech du président national, les remerciements aux délégations RFA, FR, NED, USA et UK et la remise de cadeaux traditionnels. L'ambiance était alors particulièrement chaleureuse et nous rappelait celle des tout grands jours.

C'est toujours à bord du « Ville de Liège » que se déroula le bal du congrès. Un événement sans conteste pleinement réussi et qui se termina vers

les 5 heures du matin dans une ambiance « In the Navy », faut-il le préciser.

Un grand bravo pour les organisateurs de ce XXIIème congrès qui ne sont autres que les administrateurs de la nouvelle section de Liège. Pour un coup d'essai, ce fut assurément un coup de maître. Well done, boys !

Rapport du président national au XXIIème Congrès de Liège.

Voici le texte du rapport du président national, le CPF (R) R. Planchar, présenté à l'assemblée statutaire qui s'est déroulé dans le cadre du XXIIème congrès national des OR-FN :

Messieurs, chers Collègues et Amis,
Le premier point mis à l'ordre du jour de notre Assemblée Générale Statutaire concerne le rapport annuel du président. Je ne sais si vous vous en souvenez, mais l'an dernier, j'avais composé ce rapport exclusivement en néerlandais : vous me permettez donc de le faire cette année exclusivement en français.

Het spreekt natuurlijk van zelfs, indien sommigen onder u meer uitleg zouden willen hebben over het een of ander punt, dat ik bereid ben dit in het Nederlands uit te breiden en aan hun vragen zo goed mogelijk te antwoorden.

Permettez-moi de vous demander tout d'abord de saluer avec moi la mémoire de plusieurs de nos camarades récemment disparus, et plus particulièrement celle de notre ami et collègue Christian Peckstadt, ancien président de la section de Flandre Orientale et membre du Conseil d'Administration.

(Minute de silence) ...

En ce qui concerne la motion votée par l'Assemblée Générale l'an dernier, je puis vous dire que certains des vœux émis ont reçu un commencement de réalisation, et plus particulièrement le vœu n° 3 qui demandait la réalisation des échanges d'officiers de réserve pour des embarquements à la mer à bord de navires de la réserve britannique et de notre division de réserve. Le mémorandum d'accord signé au cours de l'an dernier entre le MDN de

Bruxelles et le MOD de Londres permet actuellement l'échange d'officiers de réserve entre les deux pays pour une durée maximum de trois jours, et lorsque les unités de réserve des deux marines participent simultanément à des exercices interalliés à la mer. Ce résultat, déjà probant, ne constitue cependant pour nous qu'un début car la solution idéale serait — comme nous tentons de concert avec le Commander G.B. SELOUS, notre collègue britannique — d'obtenir l'autorisation de répondre aux nombreuses invitations que nous adresse la Royal Naval Reserve pour des embarquements de week-end à bord de navires de réserve britanniques et ceci au profit d'officiers de réserve belges d'un grade maximum de lieutenant de vaisseau. Jusqu'à présent, nous n'avons pas encore reçu cette autorisation, alors que toutes les places offertes par les Britanniques sont occupées par des OR allemands, norvégiens ou danois...

Quant au vœu n° 2, concernant le statut des officiers de réserve, il est clair que l'UNOR a pris la chose en mains et que, étant donné que l'UNOR est le seul partenaire valable reconnu par le MDN, nous devons nous remettre à l'Union Nationale pour la solution de ces problèmes communs aux officiers de réserve de toutes armes. Nous continuerons cependant d'insister sur la péréquation des barèmes de pension de survie ou des indemnités en cas d'accidents qui se sont produits au cours de rappel sous les armes, sur la nécessité de trouver un *modus vivendi* pour la rémunération des officiers de réserve agents de l'Etat ou assimilés pour des prestations effectuées durant leur temps libre, sur la question de la barrière de grade et sur toutes les questions reprises au vœu n° 2 de l'an dernier.

Je profiterai de l'occasion qui m'est donnée pour signaler à l'UNOR la situation inacceptable qui est faite aux officiers de réserve, membres du Corps enseignant communal d'Anvers. En effet, une circulaire émanant de l'échevinat de l'instruction publique, interdit catégoriquement à tout enseignant officier de réserve d'effectuer des rappels de quelque sorte qu'ils soient en dehors de leurs périodes de congé. Ce texte dit par ailleurs clairement que la présence d'officiers de réserve dans le corps enseignant communal anversoise n'est PAS souhaitée. On ne pourrait être plus cynique et l'on se demande réellement quelle peut être la valeur civique de l'enseignement distribué dans un réseau conduit avec des idées aussi anti-militaristes que celles-ci. Cette question a été transmise à l'UNOR et nous espérons fermement que cette décision soit rapportée au plus tôt ! L'officier de réserve n'est pas un citoyen de seconde zone et mérite assurément plus de considération des autorités que cette malheureuse affaire anversoise...

Je n'insisterai pas sur le vœu n° 1 qui concernait la demande de recyclage d'officiers de réserve vers la chasse aux mines, puisque, dès l'an dernier le principe en avait été admis et qu'il recevra un début d'exécution dès que les chasseurs de mines de la nouvelle génération entreront en service. Il est d'autre part évident que notre Conseil d'Administration devra tenir ces divers points à l'œil afin que les améliorations obtenues se maintiennent et que de nouveaux progrès puissent être enregistrés. Passons maintenant, si vous le voulez bien aux réalisations de l'année écoulée. Notre trésorier national le 1LV Michel Marlier vous dira de suite

avec quel succès la campagne de recrutement 1978-1979 a été menée, ceci grâce à un prêt d'honneur accordé par l'UNOR à notre Association. Ce prêt, déjà entièrement et anticipativement remboursé, nous a permis de lancer une campagne active de recrutement et de tripler au moins le nombre de nos membres payants : nous sommes ainsi devenus une des Associations d'OR les plus importantes du pays et ceci mérite des applaudissements nourris à l'adresse de nos recruteurs Michel Marlier, Guy Demoulin et les présidents des sections provinciales.

Au chapitre des activités nationales, mis à part notre XXIème Congrès de Bruxelles, auquel Son Altesse Royale le Prince Albert a bien voulu nous faire l'honneur d'assister, et qui fut d'ailleurs un succès sans précédents, nous avons le plaisir de noter deux réalisations de notre N3, le CPF A. Van Laer qui a organisé une visite à l'Etat-Major Interallié de Combenechan à Flessingue — et ceci durant des manœuvres OTAN — et qui a vu la participation d'une douzaine d'OR ; ainsi qu'une visite guidée d'une des nouvelles frégates à Zeebrugge, visite à laquelle quelques septante officiers de réserve ont participé : notre ami Fred Van Laer mérite aussi tous nos applaudissements, ... d'autant plus qu'il prépare actuellement une visite aux chantiers navals de Lorient où le prototype des nouveaux chasseurs de mines est en cours de construction.

Je dois aussi regretter — tout en l'approuvant cependant — que les nécessités budgétaires ne nous ont plus permis d'obtenir un ordre de marche pour notre congrès. Nous nous voyons bien obligés de nous plier à cette décision tout en espérant cependant qu'elle soit rapportée l'an prochain.

La Division de Dragueurs de mines de réserve, la DIV. 218.2 a continué, sous le commandement de notre ami le CPF Jan Persoons, ses activités d'entraînement tout au long de l'année 1978. Au cours de 94 jours de mer, les navires de l'escadrille ont parcouru 6.972 milles nautiques. Les officiers de réserve de l'escadrille ont effectué 454 journées de prestation, les sous-officiers de réserve 105 jours et les matelots de réserve 617 jours de rappel.

22 officiers de pont sont actuellement inscrits aux rôles de l'escadrille ce qui, faut-il le dire, est manifestement insuffisant et provient semble-t-il du très petit nombre d'officiers de réserve formés dans les années précédentes. 5 officiers des services et 4 officiers-médecins font également partie de l'Etat-Major de la DIV. 218.2.

La Division NCSO-R, sous le commandement du capitaine de frégate C. Van Avermaet, a également poursuivi avec succès ses activités au cours de 1978. Les prestations de l'Etat-Major/Div. NCSO-R se sont montées à 120 jours de prestation avec ordre de marche et 48 jours de prestations SANS ordre de marche, tandis que les 68 officiers de réserve-élèves ont effectué au cours de 8 weekends, 128 jours de prestations d'études, tandis qu'un week-end spécial d'exercice d'une durée de 3 jours avec les navires de la DIV. 218.2 a coûté 80 jours de rappel.

Les officiers de liaison pour les navires étrangers en escale dans nos différents ports ont, pour leur part, effectué les prestations suivantes en 1978 :

A Anvers : 4 prestations avec un total de 17 jours de rappel

A Gand : 9 prestations avec un total de 43 jours de rappel

A Bruxelles : 1 prestation de 4 jours et, pour la première fois, ici, à Liège : 1 prestation de 5 jours, ce qui au total donne 69 journées de rappel partagées entre 15 officiers.

Il me reste à vous parler des sections provinciales qui, l'an dernier, ont continué à organiser leurs manifestations locales sous la houlette de leur président :

le CPF Henri Rogie pour la Flandre Occidentale, le 2VZ De Decker pour la Flandre Orientale, le CPF Van Avermaet pour Anvers le 1LV Marlier (Qui a repris le flambeau des mains du 1LV Gérard Horion) pour le Brabant.

Il suffit de lire la revue « Neptunus » de la Force Navale pour se rendre compte des activités de ces sections provinciales dont les plus actives cette année ont été la Flandre Orientale et le Brabant.

Notre appel de l'an dernier à nos amis wallons a été entendu et nous avons la joie de confirmer aujourd'hui la création d'une Section de la province de Liège, menée par son premier président le 1LV Willy Courtois, que nous applaudissons chaleureusement.

Il est à noter que le Hainaut a également réagi positivement à notre appel et que déjà des contacts avec des OR du Hainaut ont été pris en vue de la création d'une section du Hainaut : c'est notre plus cher souhait.

Je m'en voudrais d'autre part, de ne pas souligner comme il convient le travail énorme fourni par les membres de notre Conseil d'Administration et en particulier notre trésorier Michel Marlier et notre secrétaire Henri Rogie. Nous saluons également le travail d'équipe effectué par nos amis liégeois pour l'organisation de ce Congrès à Liège.

Mentionnons également l'action continue de nos camarades qui nous représentent à l'UNOR et plus particulièrement le CPF Vital Delgoffe, vice-président FN à l'UNOR, et le 1LV Guy Demoulin qui assiste régulièrement aux réunions de l'UNOR pour y défendre nos intérêts.

Nous ne manquerons pas non plus de signaler les nombreuses activités inter-forces organisées par notre ami le CPF Jean Ludwig, président de l'Association inter-armes des officiers supérieurs de réserve, et notamment le voyage à Frankfurt/Main, auquel deux officiers de notre Conseil d'Administration ont pu participer.

Je terminerai ce rapport en vous précisant que — surchargé par mes occupations professionnelles — et après avoir servi 7 ans en tant que président de la Section d'Anvers, 7 ans en tant que Commandant de la Division de Dragueurs de mines de réserve, je me vois forcé de résilier mes fonctions de président national pour faire place aux jeunes...

L'élection de votre nouveau président aura lieu au cours de la première réunion officielle du nouveau

Conseil d'Administration que vous allez élire dans quelques instants : je profite donc de cette occasion pour vous remercier encore de la confiance que vous avez bien voulu placer en moi et souhaiter à notre Association, à ses Sections Provinciales et tout particulièrement à la nouvelle Section de Liège une très bonne mer et le meilleur vent possible.

Roger PLANCHAR
CPF(R)
Président National.

VERSLAG VAN DE ALGEMENE LEDENVERGADERING GEHOUDEN TE LUIK

Aanwezig : Beheerders Planchar, Rogie, Demoulin, Billiet, Delgoffe, Marlier, Béchet, Pothén, Van Laer en circa 40 RO-ZM.

Afwezig : Beheerders Horion, Gillis, Böting en Van Avermaet.

Vergadering geopend te 14.30 u. onder voorzitterschap van Vzt Planchar.

Agenda :

1. *Verslag van de Voorzitter :* Overzicht van de activiteiten 1978-79 i.v.m. Squad 218.2, Tak N3, rekrutering effectieve leden, wederopvoedingen, gewestelijke sekties Brabant, Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen, oprichting nieuwe afdeling te Luik en Mons. In globo een ZEER VRUCHTBAAAR JAAR.

2. *Verslag penningmeester :* Dank zij de rekrutering van niet minder dan 354 effectieve leden, werd het deficit van het kongres '78 goedge maakt en een boni van circa 14.000 BF geboekt.

3. *Ontlasting door kaskommissaris :* CPF(R) Leveau, kaskommissaris voor het voorbije dienstjaar keurde de rekeningen goed. Aanduiding van een kaskommissaris voor het dienstjaar 1979-80 : CPF(R) Garnier.

4. *Vaststelling bijdrage effectieve leden :* ongewijzigd voor 1979-80, nl. 500 BF voor hogere officieren en 300 BF voor lagere officieren.

5. *Aandeel dezer bijdrage aan gew. afdelingen :* Twee voorstellen, nl. : 50 BF afstaan per lid of 25 % van de bijdrage afstaan. Bij stemming wordt het eerste voorstel aangenomen. Voortaan zal de N4-nationaal ieder dienstjaar 50 BF afstaan per effectief lid aan de gewestelijke afdeling waartoe dit lid behoort.

6. *Verkiezing van 7 beheerders* ter vervanging van HH. Böting, Billiet, Demoulin, Gillis, Marlier, Pothén, uittredend en herkiesbaar en van Ch. Peckstadt, overleden. Vier nieuwe kandidaturen worden schriftelijk vóór de verkiezingen bij NI ingediend, nl. HH. Van Diest, Quintelier, Kaufmann, Speidel en Van Campenhout. Hier volgen de uitslagen :

Billiet	37	Gillis	26
Böting	36	Van Diest	23
Marlier	36	Kaufmann	22
V.Campenhout	34	Pothén	21
Demoulin	32	Speidel	21
		Quintelier	20

Bijgevolg worden de ZEVEN eerstgenoemden verkozen of herkozen.

VERGADERING gesloten te 17.00 uur.

GEWESTELIJKE AFDELINGEN. WEST-VLAANDEREN.

1. Bal en rijsttafel 15 juni.

Op vrijdagavond 15 juni laatsleden hield de Westvlaamse kring der reserveofficieren van de Zeemacht zijn traditionele zomerbal met rijsttafel in de officiersmess van de Bootsman Jonsenkazerne te OOSTENDE. Ditmaal werd de avond opgeluisterd met het optreden van de gekende Oostendse choreografische groep « Foetus » die onlangs voor de BRT optrad. Als naar gewoonte werden alle simpantizanten van de kring uitgenodigd, met name onze Franse kollega's uit Duinkerke en Rijsel, de officieren van de RMT en de Belgische Loodsenbond, alsook onze vrienden van de omliggende NVRO-kringen.

2. Internationale schietcompetitie te Duinkerke.

Op zaterdag 9 JUNI trok onze Westvlaamse schuttersclub naar de Noordfranse kapersstad DUINKERKE voor het betwisten van de internationale schietcompetitie met draagbare wapens ingericht door onze vrienden van de plaatselijke RO-kring. Duitse, Engelse en andere Belgische ploegen hebben naast de Franse Ro-ploegen met elkaar gewedijverd. De prijsuitreiking had plaats in het Stadhuis van Duinkerke en 's avonds had een « diner dansant » te Malo-les-Bains plaats. In ons volgende Info-nummer hoort u meer over deze competitie.

3. Internationale marsen.

West-Vlaanderen neemt zoals op vorige jaren deel aan volgende militaire marsen met internationaal karakter: Vierdaagse van de IJzer van 23 tot 26 augustus en La Marche du Souvenir et de l'Amitié van 27 tot 30 juni. Marsbevelen zijn te verkrijgen bij Cenpers, LTZ Victor Billetkazerne te 8310-BRUGGE 3. Deelnemers contacteren ook hun voorzitter H.P. ROGIE, postbus 94 te 8400 - OOSTENDE.

N.U.O.Z.M.A.

NATIONALE UNIE DER OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT ANTWERPEN

Tijdens de Algemene Statutaire vergadering van 11 mei jl., werd een nieuw bestuur verkozen voor de aktieve Antwerpse Afdeling. Het bestuur is als volgt samengesteld :

Voorzitter : Ludo Verhulst

Ondervoorzitter : Pierre Koninckx

Schatbewaarder : Jos Marien

Commissarissen : Oscar Cap - Jan van Nieuwenhove

Secretariaat en Redactie :

Ludo Verhulst, Osystraat 8, 2000 Antwerpen

De redactie van Neptunus wenst hun goede vaart en dient het gezegd dat Neptunus altijd en graag ruimte ter beschikking stelt om diverse nieuwsjes te publiceren.

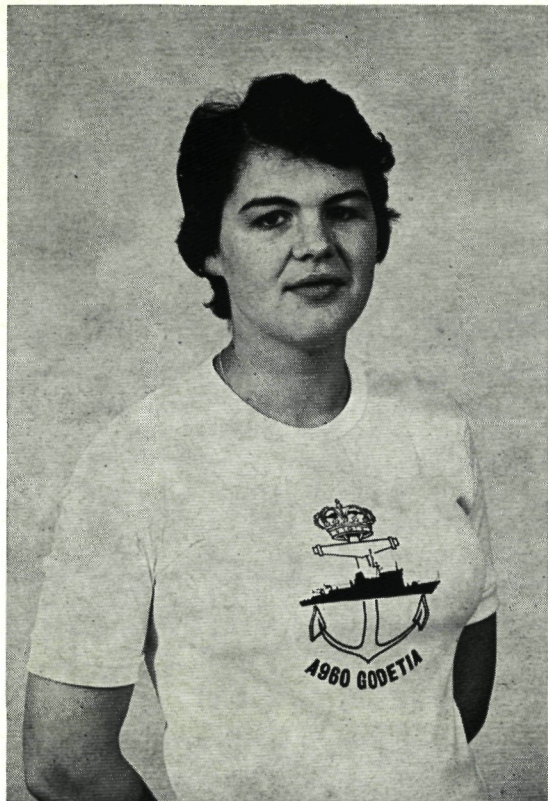
STEUNFONDS "TYFOON VI"

Intekenlijst in Neptunus

4e lijst

De heer P. PEERAER, Mechelen
Mevrouw VERLEYE-JONCKHEERE, Brugge
Vaandrig ter Zee 2e Klas Y. SOETENS, Oostende
Luitenant ter Zee 1e Klas V. LEERMAN, Oostende

Afgesloten op 20 juni 1979



Enkel door overschrijving / storting
voor rekening nummer **473-6090311-30**
van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par
virement / versement au compte
473-6090311-30 de Neptunus.

NIEUW!

NOUVEAU!

« T-SHIRT » - SCHEPEN

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small,
medium en large met volgende opdrukken :
WESTHINDER - WANDELAAR - WIELINGEN - WESTDIEP, etc...

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere
kombinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 230,— fr., inclusief
B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.

Speciale prijs voor de schepen mits bestelling van minimum
20 stuk. Leveringstermijn 3 weken.



« T-SHIRT » - BATEAUX

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenu en 3 tailles : small,
medium et large avec les impressions suivantes au choix :
WESTHINDER - WANDELAAR - WIELINGEN - WESTDIEP, enz...

En cas de commande par quantité, d'autres comb'naisons sont
possibles. Prix spécial de lancement : 230,— fr., T.V.A. incluse.
Frais d'expédition : 25,— fr.

Delai de livraison : 3 semaines.

boutique neptunus

boutique neptunus

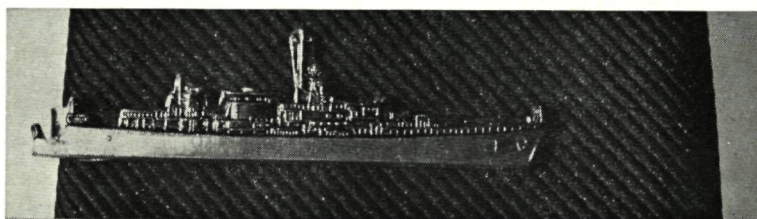
neptunus winkeltje

**NIEUW !
NOUVEAU !**

**MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE
PRACHTIGE DASSPELD
DE LA E71 - FREGATE
VAN DE E71 - FREGAT**

**EN METAL DORE
IN VERGULD METAAL**

**220 F. + 20 F. frais de port
220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten**



Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.
Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.



BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marine avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier ; format 25 × 19 cm.

Prix : 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender ; formaat 25 × 19 cm.

Prijs : 300 fr., inclusief B.T.W., + 25 fr. portkosten.

Cotisations d'honneur - Ere-bijdragen

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège	LV (R) J.M. de Decker de Branden	Monsieur Driesens, Bruxelles
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale	Ohain	Monsieur Lamproye, Bruxelles
Vice-Admiraal J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht	1LV e.r. Becquaert, Berchem	Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
Divisie Admiraal M. Duinslaeger, Brussel	1LV (R) Dormont, Lasne	Monsieur Vanderboven, Renaix
Amiral de Division A. Schlim, Loppem	1LV (R) Carlier, Keerbergen	De Heer Hauglustaine, Hasselt
Amiral de Division e.r. Poskin, Bxl	1LV Van Laer, Antwerpen	S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
Monseigneur Cammaert, Aumônier en Chef (HON.), Kraainem	1LV Ghys, Nieuwpoort	Monsieur De Buck, Bruxelles
Lt. Generaal o.r. Raemackers, Blankenberghe	1LV (R) Remy, Uccle	Monsieur Martens, Braine Le Comte
Divisieadmiraal o.r. L. Lurquin, Oostende	LDV (R) De Sloover, Bruxelles	De Heer Hausman, Oudenaken
Amiral de Division e.r. Robins, Laeken	LDV (R) G. Demoulin, Bxl	De Heer Capens, St.-Niklaas
Amiral de Division e.r. Petitjean, Dilbeek	LDV Van Der Velde, Wemmel	De Heer Notaris M. Quaghebeur, Oostende
Commodore e.r. Geluyckens	LDV (R) Rayé, Kraainem	De Heer Decoster, Antwerpen
Vereniging Hulpbetoen Zeemacht, vzw	LDV (R) G. Horion, Evere	Le Comte de Launoit, Bruxelles
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans, England.	LDV (R) Verelst, Berchem St. Agathe	De Heer Clarysse, Antwerpen
Mad. Vve P. van Waesberghe, Oostende	1LV (R) Alderweireldt, Antwerpen	De Heer Elslander, Pulle
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ch. Béatse, Audergem	1LV (R) Liebaert, Gent	De Heer De Baere, Aalst
CPV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl	1LV (R) B. Maertens de Noordhout, Tilff	De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
Le Capitaine de Vaisseau (BEM) ir. E. Pouillet, Brugge	Le Commandant Adrien, Uccle	De Heer De Schoenmaeker, Leuven
Le Capitaine de Frégate P. Leveau, Linkebeek	Le Capitaine Mertens, Uccle	De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
Le Capitaine de Frégate (R) J.C. Liénart, Oostende	L'aumônier Cuyllits, Uccle	Monsieur Carly, Bruxelles
Le Capitaine de Frégate (R) De Mortier, France	1LV Kaufmann, Bruxelles	Monsieur Rombout, Bruxelles
Lt. Col. d'Adm. Ch. Freys, Oostende	Major Thibaut, Shape	Monsieur Dr. Houard, Seraing
Lt. Col. d'Avi BEM E. Anger, Att. Def. R.F.A.	2EV (R) Lacroix, Braine-Le-Château	Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
CPF (R) Buys, Aalst	2EV Van Gelder, Borgerhout	Monsieur Aubinet, Grivignée
CPF (D) BAM, F. Van Gelder, Mechelen	Club Officiers, Oostende	De Heer Van Belle, Meerbeke
Fregatkapitein (R) Masure, Oostende	Club Officiers, St.-Kruis	Monsieur de Brabant, Bxl
Fregatkapitein Herremann, Oostende	Verbroedering Royal Navy, Oostende	Monsieur D'Hoogh, Bxl
Lt-Col. (R) Mousty, Hamme-Mille	1MP o.r. A. Schram, Eernegem	De Heer Naudts, Oostakker
Fregatkapitein Parisi, Gent	1MT (R) Pauwels, Langdorp	De Heer Baeyens, Knokke
Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid	Damar Verschooten, Oostende	De Heer Pierins, Lichtaard
Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende	Tabagle Onderofficiers Navcomost	De Heer Soetens, Oostende
Fregatkapitein (R) Ch. Van Avermaet, Deurne	De Heer P. Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge	Cercle Nautique F.Aé, Bxl
Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk	L'administration communale de Verviers	Monsieur Van Den Bossche, Bruxelles
Fregatkapitein (R) de Cooman, Antwerpen	Het gemeentebestuur van Turnhout	De Heer L. Van Acker, Merksem
Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles	Le Baron Kronacker, Antwerpen	De Heer Van Gelder, Borgerhout
Fregatkapitein (R) R. Planchar, Antwerpen	Le Comte d'Ursel, Moulbaix	De Heer Lenaert, Wezenbeek-Oppem
Le Capitaine de Frégate (R) G. Mertens, France	Monsieur le Vicomte Pouillet, Bruxelles	Acce, Monsieur Van delft, Drogenbos
Le Capitaine de Frégate V. Ségaert, Oostende	Mme Vve Timmermans, Oostende	De Heer Stevens, Buizingen
Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles	Mme Vve Flahaut, Den Haan	Mej. M.M., Bredene
Le Capitaine de Frégate Dumont, Bruxelles	Monsieur Cassette, Ath	Monsieur Werlon, Ottignies
Fregatkapitein (R) P. Van Paeppeghe	Monsieur Hosdain, Marcinelle	Monsieur Mathot, Hofstade
Fregatkapitein (R) Verrees, Turnhout	De Heer Boudens, Oostende	De Heer Van Damme P., Brugge
Le Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde	De Heer Verhaeghe, Ixelles	De Heer Billiet, Roeselare
Le Capitaine de Frégate (R) Borgeris, Antwerpen	Monsieur Delahaye, Overijse	De Heer Dingenen, Antwerpen
Fregatkapitein Luyten, Temse	Monsieur Dhondt A., Schaerbeek	De Heer Ribbink, Nederland
CPC Barbieux, Ottignies	Monsieur Geonot, Marcinelle	De Heer Schalbroeck, Merksem
CPC (R) Meinerzhagen, Antwerpen	Monsieur Léonard, Jette	De Heer Cleemput, Gentbrugge
CPC Van Den Haute, Wenduine	N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal)	De Heer Cooman, Deurne
CPC (R) Hamoir, Etterbeek	S.A., Antwerpen	Monsieur Mey, Mouscron
Cdt Res Gaune, Antwerpen	De Heer Windey, Steendorp	De Heer Janssens, Merksem
Le Capitaine de Corvette (R) J. Pouillet, Bruxelles	Monsieur De Keyser, Waterloo	Dr. Adam, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette (R) Vynckier, Bruxelles	Caddy-Tailors, Oostende	Monsieur Van de Velde, Bruxelles
KVK (R) Dr. Strumane, Mol	Dr. Verhaeghe, Eeklo	Chevalier van Haver, Bruxelles
Majoor (R) Stassyns, Oostende	L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende	Monsieur Strijp, Bruxelles
CPC (R) Maertens de Noordhout, Ch. Tilff	Les Etablissements Brûlé, Schaerbeek	De Heer De Jaeger, St.-Amandsberg
LikOL (R) Wauters, Temse	De Heer Glorieux, Spiere	Monsieur Deville, Montzen
Le Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bxl	S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen	EDV (R) Dubois, De Pinte
Le Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl	Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oh	Baron de Bethune-Sully, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende	De Generale Bankmaatschappij, Brugge	Baron Y. de Brouwer, Bruxelles
Le Capitaine de Frégate (R) Dorsimont, Dilbeek	Monsieur Franckx, Forest	L'Administration Communale de Charleroi
Fregatkapitein (R) Persoons, Berchem	Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert	L'Administration Communale de Malmédy
Le Capitaine de Frégate (R) Velghe, Bxl	De Heer E. Van Haverbeke, Oostende	Mevrouw Van Winnendael, Brussel
1LV Verheyden, Stene	De Heer Heynen, Antwerpen	Yacht Club Nieuwpoort, Antwerpen
	De Heer De State, Ekeren	Ver. Oudgedienden ZM, Grobbendonk
	De Heer Boonen, Wilrijk	Melle Van Onsem, Bruxelles
	De Heer Ingelbrecht, Kapellen	De Heer Peeraer, Mechelen
	Monsieur Gérard, Flémalle-Haute	De Heer Michielsens, Schoten
	Cockerill Yards, Hoboken	Monsieur Borjans, Braine l'Alleud
	De Heer Cools, Brugge	De Heer Dezeure, Poelkapelle
	Phoenix Oil Products, Schoten	De Heer De Schepper, Hoboken
	De Heer Wolf, Oostende	Gen. Stores Shipchangers, Oostende
	Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.	De Heer Hubert, Wilrijk
	Le Chevalier Breydel, Bruxelles	De Heer Verbeeck, Rumst
	Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons	De Heer Van Belleghem, Wondelgem
	De Heer Degelder, Leuven	De Heer De Roo, Mariakerke
	Monsieur J. Bonnevie, Oostende	De Heer Descamps, Kraainem
	Informar, Bruxelles	Monsieur Molitor, Bxl
	Mevrouw Verleye, Brugge	De Heer Vandormael, Brussel
	Monsieur de Cloedt, Bruxelles	De Heer Desmet R., Antwerpen
	Dr. Sas, C.P.M., Bruxelles	Royal Yacht Club de Bruxelles
	Mr. De Roo, Gent	The Nelson Sweepers, Tienen
	Monsieur Verlindel, Jette	Yacht Club Luchtmacht, Nieuwpoort
	De Heer Soetens, Oostende	Scaphout Yacht Club, Blankenberge
	Hermis Sodales, Oostende	De Heer Meulemans, Herenthout
	De Heer Grandjean, St.-Niklaas	
	L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle	
	Club 1MT & Mat COMIENAV, St.-Kruis	

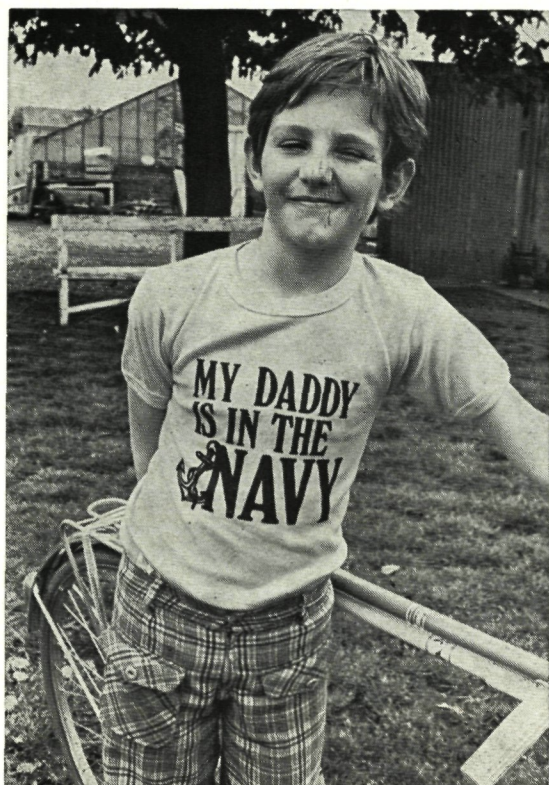
Afgesloten op datum van 1 juni 1979
Clôture à la date du 1 juin 1979

boutique neptunus

neptunus winkeltje

NIEUW ! - NOUVEAU !

« MY DADDY IS IN THE NAVY »



« T-SHIRT »

Deze prachtige « T-SHIRT » is slechts te bekomen in één maat : small.

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 220,— fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.

« T-SHIRT »

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en une seule taille : small.

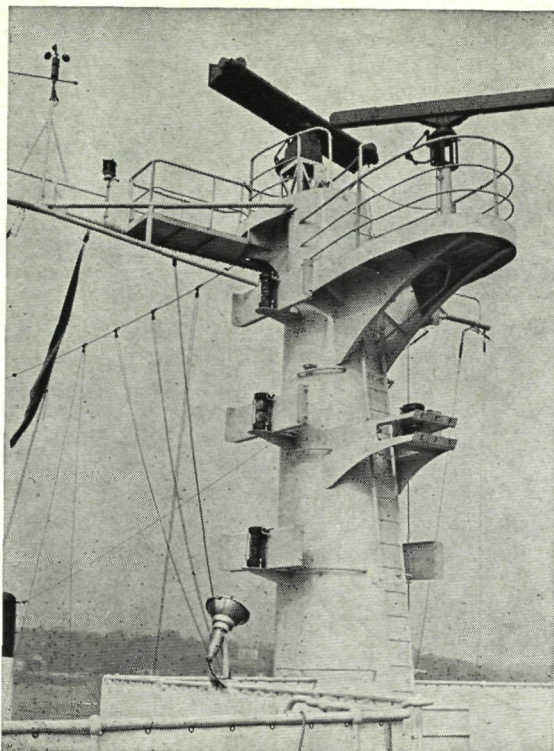
En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix spécial de lancement : 220,— fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement au compte **473-6090311-30** de Neptunus.

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer **473-6090311-30** van Neptunus.

Avez-vous déjà la
«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas»



n. v. E.N.I. s. a.

**L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.**

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. : 031/87 40 81 (20 l.)

Telex : 31598 eni b



Elektrische installaties

Brandbeveiliging

Scheepsherstelling

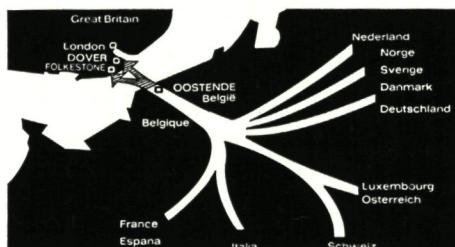
Elektrische installateurs van
de Fregatten E 71

**"Wedden dat uw kinderen
CHA-CHA verkiezen ?"**



CHOCOLATE CARAMEL WAFER

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannie
OOSTENDE - FOLKESTONE
OOSTENDE - DOVER



- * Tot 16 overvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
- * Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- * Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :
- Reizigers zonder voertuig : shopping trips (48 u.), winter-weekends excursies, nachtroutebiljetten enz.
- Automobilisten : — 24 u. excursie : U betaalt slechts de NORMALE prijs van de heenreis voor een heen- en terugreis
- 60 u. excursie : $\pm 35\%$ vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden
- 5 dagen excursie : $\pm 20\%$ vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden (tijdens periode tot 31.03.1979 zelfs $\pm 50\%$ reductie).

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobielfclubs.
- Regie voor Maritiem Transport
 Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)
 Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

N.V. BELIARD MURDOCH S.A.

Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN
Toutes REPARATIONS NAVALES

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.
Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.



SCHEEPSBOUW
CONSTRUCTION NAVALE

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hektreilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues, chalutiers, dragueurs de mines etc...



Alle INDUSTRIELE WERKEN
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS

ANTWERPEN - OOSTENDE

BOELWERF

N.V.

TEMSE

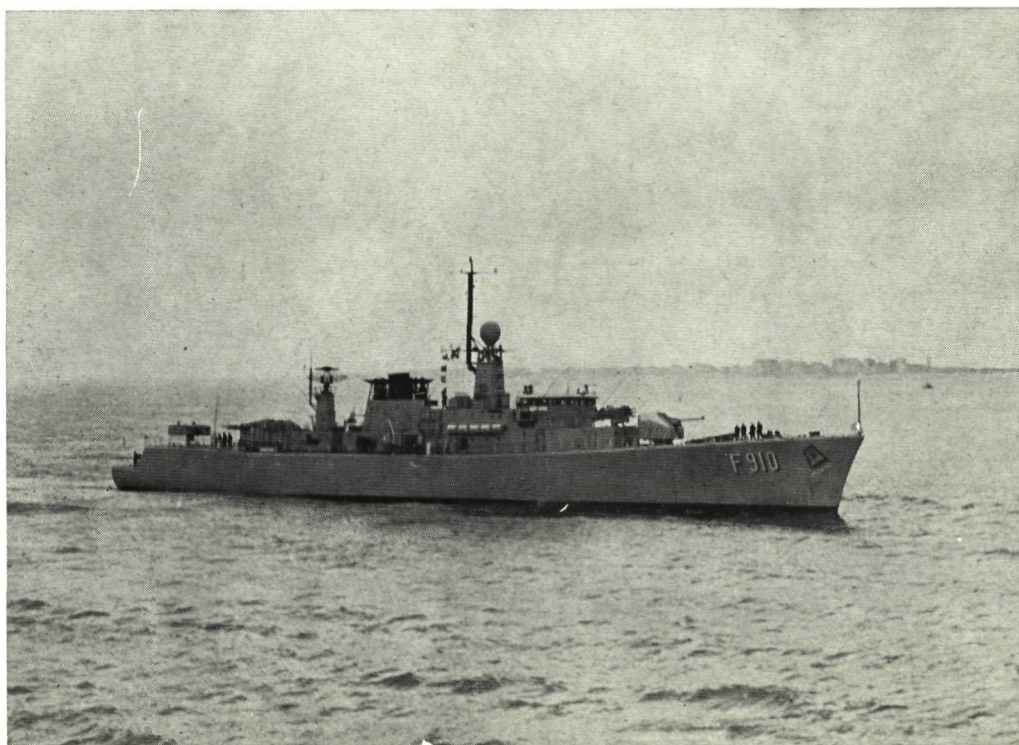
S.A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



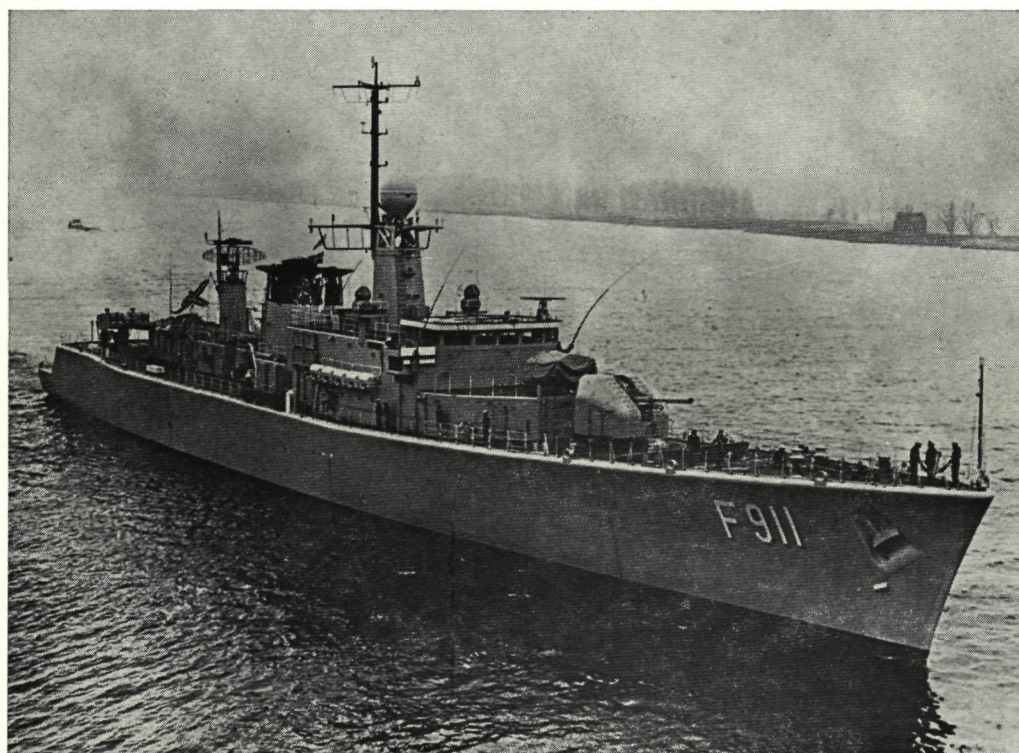
**ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten**

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des
deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».**

BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIELE WERKEN



COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

2710 HOBOKEN

Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN



Une carrière vertigineuse...

Etre jeune et gravir les échelons les plus élevés de l'échelle....

Voilà ce que vous offre la CMB, armement polyvalent, en pleine expansion et actif

dans de nombreux domaines connexes de l'industrie du transport.

Venez naviguer sur un de ses navires modernes.

Débutez votre vie professionnelle par une carrière maritime à la CMB.

C'est votre meilleure garantie pour un avenir sûr et passionnant.

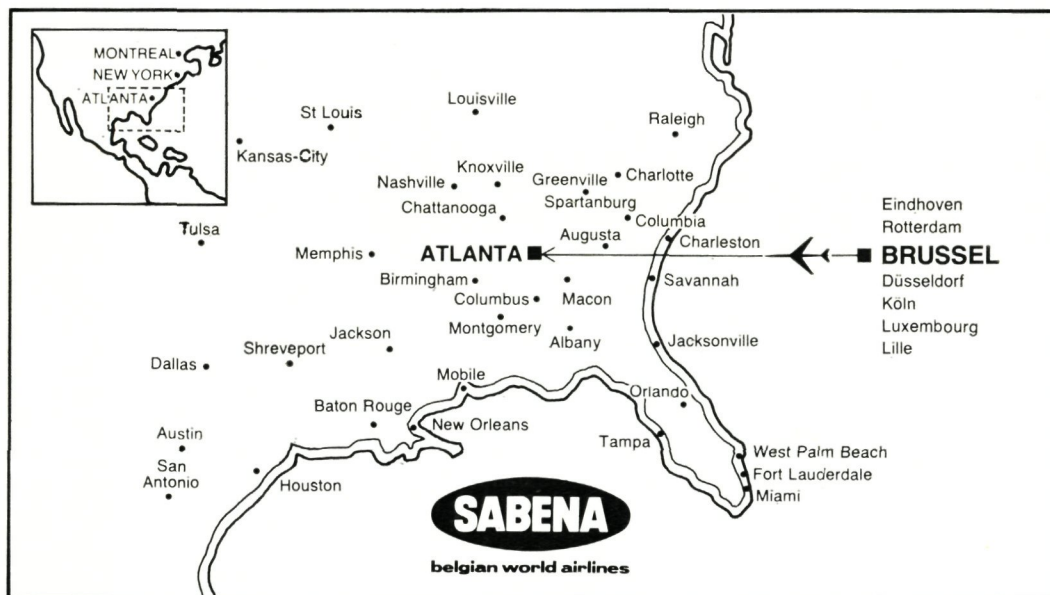
CMB

Se présenter avec carnet de marin au Service du Personnel Navigant, Leopolddok 214, 2030 ANTWERPEN ou téléphoner au n° (031) 41.14.80 ext. 391 ou 379.

De nieuwe,
exclusieve lijn van Sabena

BRUSSEL ATLANTA

New Orleans, Dallas, Houston, Tampa, Mobile... de 30 belangrijkste steden
in de Zuidelijke Staten van de V.S. kan u nog dezelfde dag bereiken



4 non-stop vluchten - en aanvullend 2 full-cargo - per week.

Brussel: het bruggehoofd op het Europese vasteland voor het Zuid-Oosten van de V.S.

Sabena is immers de enige luchtvaartmaatschappij die een rechtstreekse lijnverbinding uitbaat tussen het Europese continent en de belangrijkste transit-luchthaven van de V.S. Deze Sabena-lijn biedt meteen ook de snelste verbinding met de grote steden in de «Deep

South» en de omliggende Staten. Dank zij de talrijke en uitstekende aansluitingen die Hartsfield, Atlanta's luchthaven, biedt, is het mogelijk om dezelfde avond nog New Orleans, Tampa, Mobile, Houston, Dallas, Memphis, Miami, Orlando, Louisville, Columbia... te bereiken.

Voor alle bijkomende informatie kunt U zich wenden tot uw reisagent of tot de kantoren van Sabena.

SABENA

Stichting: 1923

Eerste vlucht naar Afrika: 1925
Allereerste Europese commerciële
jet-vlucht Europa-USA: 1960
Eerste Europese lijndienst naar
Atlanta: 1978

la force navale recrute !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autres mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

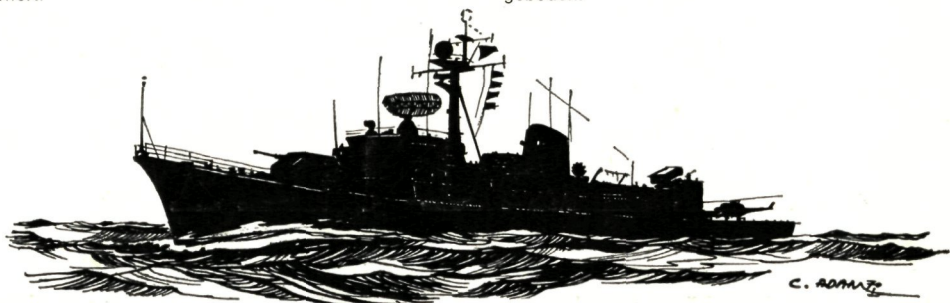
de zeemacht werft aan !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET PRENEZ CONTACT AVEC
MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linierégimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 — Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredakteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

26e jaargang - neptunus 1978-79 - 26e année

nr 178 - no 178

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
nummer 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industripark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industripark Autosnelweg oostende

Copyright 1978 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent